

MET VLAG EN WIMPEL

WEG WEZEN
TONNEN EN MILJOENEN
JANTJES IN ACTIE
SPOOKSCHIP BLIJFT VUREN
ZEEMANS WELVAREN
FORTUNA AAN BOORD
VEERBOTEN OP DRIFT
DE OUWE ZIET EEN HAKENKRUIS

61

Dat Nederland van meet af aan in het gezelschap van de geallieerden als een zeer gewaardeerde bondgenoot werd beschouwd, was in de eerste plaats het gevolg van de bijdrage die het koninkrijk aan de oorlogvoering kon leveren. Het bezit van uitgestrekte koloniale gebieden met voor de oorlogsproductie uitermate belangrijke grondstoffen was daarbij uiteraard een belangrijke factor. Van grote importantie waren evenwel ook de Nederlandse marine en de koopvaardijvloot.

De marine was voor een aanzienlijk deel intact gebleven. De belangrijkste eenheden verbleven in mei 1940 in de Indische wateren; verscheidene schepen — sommige nog niet eens volledig afgebouwd — slaagden er in de meidagen in Nederland tijdig te verlaten en werden spoedig ingedeeld bij Engelse onderdelen. De bemanningen van Nederlandse kruisers, torpedoboten, jagers, onderzeeboten, kanonneerboten en allerlei hulp-schepen namen deel aan de strijd op alle wereldzeeën en waren bij een groot aantal belangrijke geallieerde operaties betrokken.

Bijna achthonderd schepen met rond negentig procent van de totale tonnage van de Nederlandse koopvaardijvloot waren in mei 1940 buiten het bereik van de Duitsers gebleven: grote passagiersschepen — de oceaanreuzen van de jaren dertig — vrachtschepen van allerlei modellen en formaten, tankschepen, kustvaarders en alles wat maar ooit de zeeën bevaren had, tot enkele tientallen zeesleepboten toe. De hele vloot kwam na kortere of langere tijd volledig in dienst te staan van de geallieerde oorlogvoering. In Londen en New York gevormde rederscommissies traden als bewindvoerders voor de rederijen in Nederland op. Vooral dank zij de snelle totstandkoming van de Nederlandse Scheepvaart- en Handelscommissie in Londen bleef de vloot onder Nederlands beheer, ook al besliste de Engelse regering, aan wie het merendeel van de schepen verhuurd werd, over reisdoel, routes en vracht.

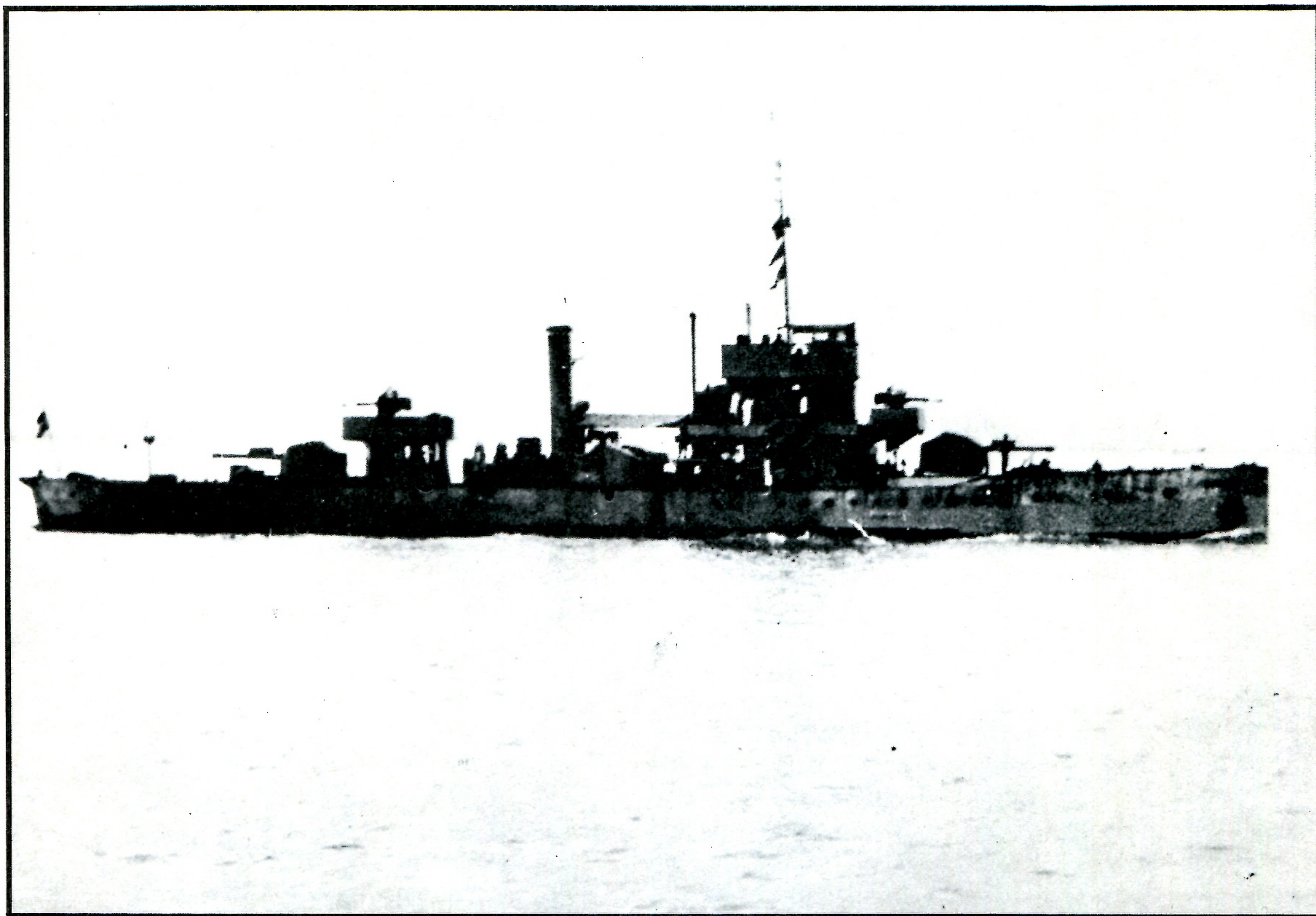
Meer dan achttienduizend Nederlandse zeelieden waren sedert 1942 door het 'Vaarplichtbesluit' ook formeel tot varen gedwongen; ten gevolge van de bezitsvordering van schepen door de regering in datzelfde jaar ging deze als exploitant van de vloot optreden en kwamen de zeelieden in feite in staatsdienst. Zij streden als burgers mee in de frontlijn van de oorlog, eenzaam of in machtige konvooien, bijna steeds in gevaarvolle, vaak in bijzonder benarde omstandigheden. Meer dan de helft van de schepen ging in die strijd ten onder, omstreeks drie vijfde van de totale tonnage omvattend. Ruim drieduizend schepelingen verloren het leven.

A.H.P.

DE EVACUATIE VAN DE KONINKLIJKE MARINE
UIT NEDERLAND

WEG WEZEN

F. C. VAN OOSTEN



In tegenstelling tot de landmacht is de Koninklijke Marine erin geslaagd een belangrijk deel van personeel en materieel uit Nederland te evacueren, zodat de strijd tegen de Duitsers vanuit eigen bases buiten Europa kon worden voortgezet. Daardoor was het ook mogelijk de marine in Indië te versterken. Marinevliegtuigen en schepen weken ook naar Engeland uit. Het is de marine met de doeltreffende hulp van werfpersoneel gelukt om schepen die in afbouw lagen, weg te krijgen. Ook is nog getracht schepen die op stapel stonden, te water te laten en de Noordzee over te slepen. Dit is mislukt; misschien is dit het gevolg geweest van het feit dat men in Nederland had gehoopt neutraal te blijven zoals in de Eerste Wereldoorlog.

Het enige schip van het IJsselmeerflottielje dat naar Engeland wist te ontkomen, was de pantserboot 'Gruno'. Zij moest daartoe zelfs door de met lichters versperde haven van Den Oever heen. Tijdens de oorlog deed de 'Gruno' onder meer dienst op de Theems.

Vanuit het noorden van Nederland deden enkele marineschepen pogingen om naar Engeland uit te wijken, doch niet alle slaagden. Een van deze schepen was de kanonneerboot 'Johan Maurits van Nassau', die met succes de Duitse aanvallen op Kornwerderzand had afgeslagen. Tegen half vijf 's middags op 14 mei was dit schip tezamen met de mijnenleggers 'Nautilus', 'Jan van Brakel', 'Medusa' en

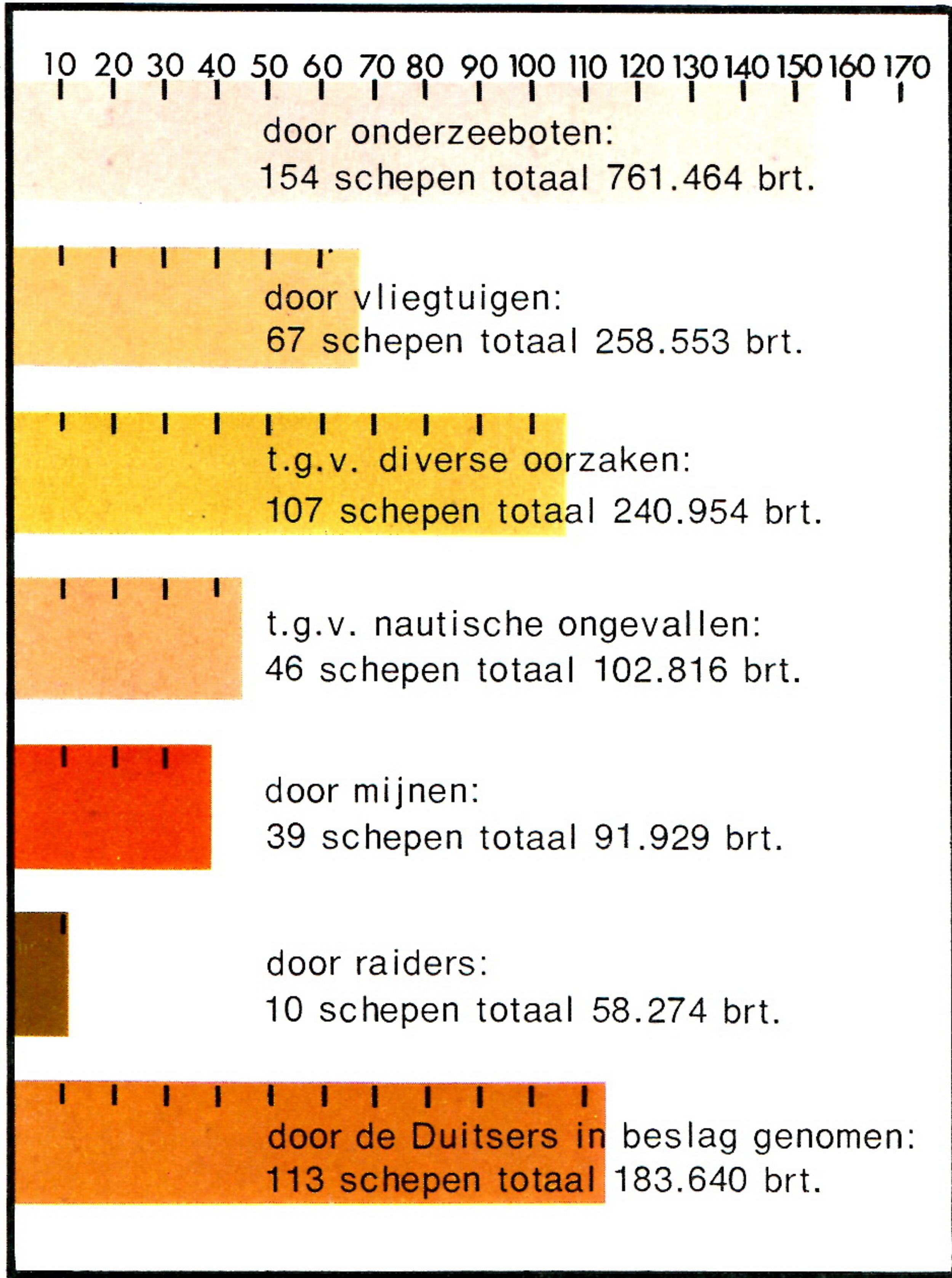
'Douwe Aukes' vanaf de rede van Den Helder naar Engeland vertrokken. Het vertrek vond plaats onder voortdurende vijandelijke vliegtuigaanvallen, waarbij de kanonneerboot het voornaamste doelwit was. Ondanks ontwijkmanoeuvres werd het schip 's avonds om kwart over zes tot zinken gebracht.

Hoewel de begeleidende schepen eveneens herhaaldelijk werden aangevallen, wisten zij toch drenkelingen van de ongelukkige kanonneerboot te redden en daarna naar Engeland te ontkomen. Een van deze schepen was de torpedo-boot 'G 13'. Deze had orders gekregen van de Commandant der Marine te Willemsoord, schout-bij-nacht H. Jolles, naar Engeland te gaan. Toen Jolles bericht kreeg dat de 'G 13'

gewonden van de 'Johan Maurits van Nassau' aan boord had genomen, gaf hij haar opdracht naar Den Helder te varen en de gewonden af te leveren. Op weg daarheen ontmoette de 'G 13' de reddingboot 'Dorus Rijkers', gaf de gewonden over en ging weer op weg naar Engeland. Toen enkele bemanningsleden van de 'G 13' zeiden dat het gekkenwerk was om naar Engeland te gaan, hield de commandant een toespraak en zei onder meer: 'Als er klootzakken zijn, die zich liever willen overgeven aan de moffen, dan kunnen ze oplazeren; daar stel ik geen prijs op.' Behalve de gewonden gingen slechts enkelen op de reddingboot over. Van het IJsselmeerflottielje wist slechts één schip uit te wijken, de 'Gruno', die eerst op 14

'Gruno' ook deze hindernis kon nemen. Daarna werd met volle vaart opgestoomd naar Harwich, waar het schip de volgende dag in de namiddag aankwam. Vanuit Amsterdam wist één schip te ontkomen, dat bij de Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij in afbouw lag: de flottieljeleider 'Jacob van Heemskerck', die door de eerste officier van het schip naar Engeland werd gebracht. In de avond van 10 mei ontmeerde de 'Jacob van Heemskerck' uit Amsterdam en schuttede voor het middernachtelijk uur te IJmuiden door, waarna de reis naar de rede van Duins geen moeilijkheden gaf. En dit terwijl de machinekamer voor een vijfde bemand was en het schip slechts kon navigeren op een sloeps-

sleepboten. Met de bezetting van het vliegveld Waalhaven en omgeving bevond de zuidelijke Maasoever zich bijna onmiddellijk in Duitse handen. En juist aan deze oever lagen de bovengenoemde schepen. Men slaagde er echter in de schepen vroeg in de morgen van 10 mei naar de overkant te slepen. De torpedobootjagers werden in staat van verdediging gebracht en gecamoufleerd. De 'O 23' had zijn proeftocht reeds achter de rug, de 'O 24' zou hiermee op 15 mei beginnen. Beide boten konden zich dus op eigen kracht voortbewegen. De 'Willem van Ewijk', die beoosten Rotterdam bij P. Smit jr. lag, kon niet meer worden bereikt en viel in Duitse handen. Tenslotte zijn alleen de 'O 23' en 'O 24' uit



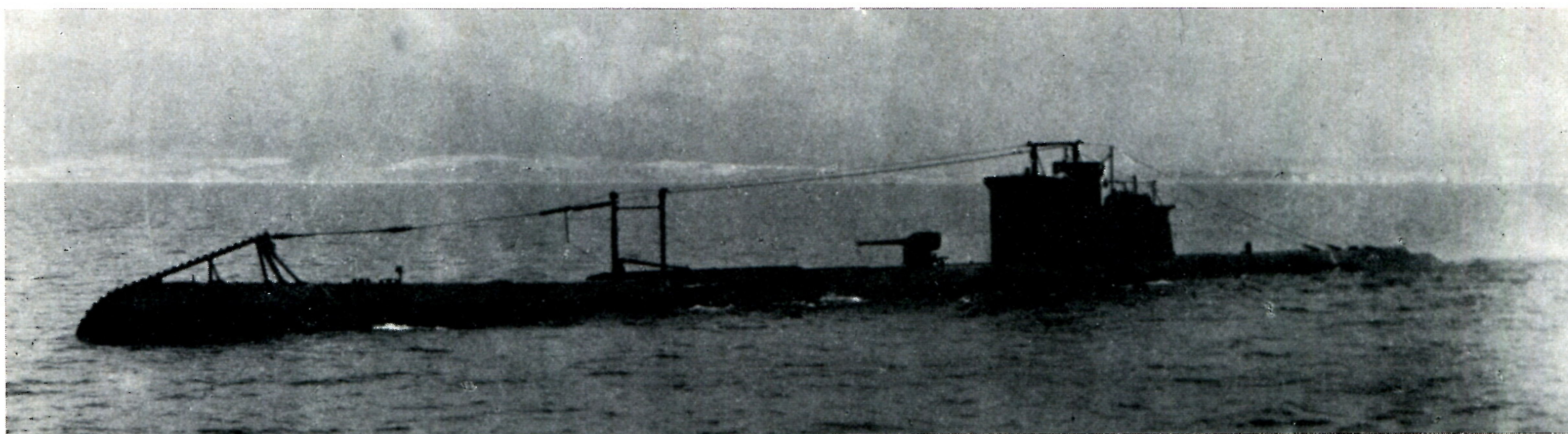
	ENGE- LAND	NED.- INDIË	WEST- INDIË
KRUISERS	2 totaal 10.120 ton	3 totaal 16.562 ton	—
TORPEDOBOOT- JAGERS	1 1628 ton	7 totaal 9212 ton	—
ONDERZEE- BOTEN	7 totaal 5462 ton	15 totaal 10.566 ton	2 totaal 1096 ton
TORPEDO- BOTEN	6 totaal 1352 ton	—	—
KANONNEER- BOTEN	2 totaal 1990 ton	2 totaal 7101 ton	1 1760 ton
MIJNEN- LEGGERS	6 totaal 4889 ton	4 totaal 4176 ton	—
MIJNEN- VEGERS	1 460 ton	8 totaal 2560 ton	—
TORPEDO- MOTORBOTEN	1 32 ton	4 totaal 55 ton	—

mei opdracht kreeg naar Enkhuizen op te stomen. 's Avonds schuttede het schip te Den Oever door, doch reeds spoedig hierna kreeg de commandant opdracht naar Engeland over te steken. Weer kwam het schip voor de sluizen van Den Oever. Gelukkig was de sluismeester nog aanwezig. Deze praaide echter dat de haven met lichters versperd was en dat het onmogelijk zou zijn de sluis te passeren. Een officier en vier gewapende matrozen hebben daarop de sluismeester moeten dwingen de sluizen te openen, waarop de 'Gruno' kon door-schutten. Inderdaad was de haven met lichters versperd, doch enige matrozen sprongen te water en wisten de ketting waarmee de lichters vastgebonden lagen, los te maken, waarna de

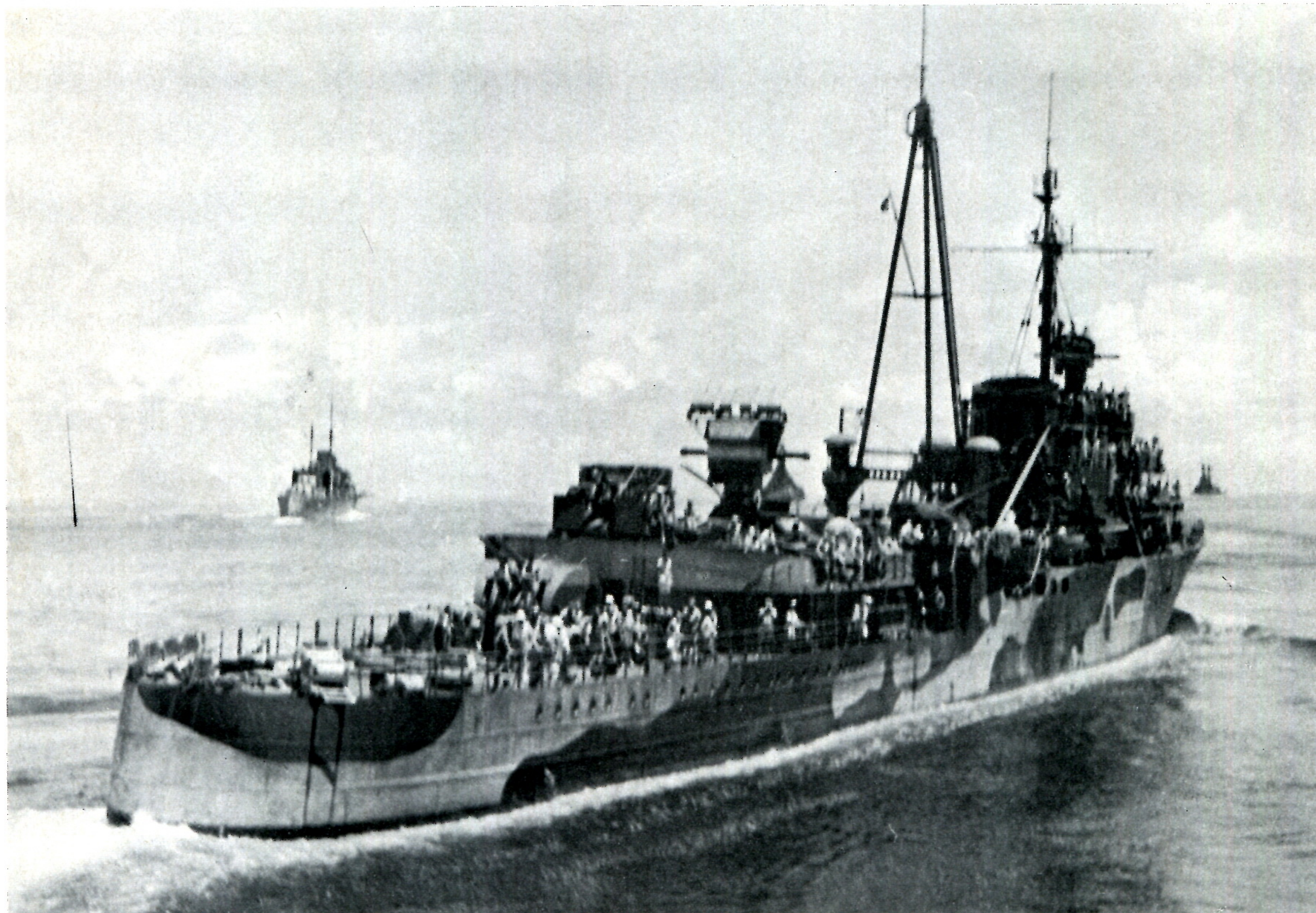
Een overzicht van de door de Nederlandse koopvaardijvloot tijdens de oorlog geleden verliezen (links), gerangschikt naar calamiteit waaraan de schepen ten onder gingen, en een overzicht (rechts) van de schepen die de marine eind mei 1940 in dienst had.

kompas, dat een streek verkeerd aanwees; in welke richting wist men niet. In Rotterdam lagen in afbouw de torpedobootjagers 'Tjerk Hiddes' en 'Gerard Callenburgh', alsmede de mijnenveger 'Willem van Ewijk' en de onderzeeboten 'O 23', 'O 24' en 'O 25'. Deze schepen moesten in geval van oorlog zo spoedig mogelijk naar Engeland worden overgebracht, hetzij op eigen kracht, hetzij met behulp van

Nederland ontsnapt. Evenals de torpedobootjagers waren zij gecamoufleerd; alles werd in gereedheid gebracht om ze de Noordzee te laten oversteken. In verband met het gevaar van magnetische mijnen werd het vertrek uitgesteld tot de avond van 13 mei, toen zij even na negen uur ontmeerden en op loodsmansaanwijzing de Waterweg afvoeren. Bij Schiedam werden zij bij vergissing onder vuur genomen vanaf de werf Gusto door de bemanning van de 'TM 51', waardoor de 'O 24' een treffer kreeg in de bovenbouw onder de commandotoren. Om ongeveer 11 uur 's avonds verlieten de boten met fel uitgaand tij de Nieuwe Waterweg en dieselden in westelijke richting. Met het dag worden besloten de commandanten onder



L. L. von Münching



Bur. Mar. Hist. v.d. Marinestaf

water te gaan om ontdekking door Duitse vliegtuigen te voorkomen. De 'O 23' leverde geen problemen op, omdat deze boot zijn proeftocht reeds achter de rug had; en hoewel het voorschip lekte, kon men met lenspompen het binnendringende water de baas.

De 'O 24' had het moeilijker. Aangezien deze boot nog geen proeftochten had uitgevoerd, traden vele lekkages op, die niet gedicht konden worden. De lenspompen werkten niet goed, omdat de korven om de lenspijpen nog ontbraken en er veel kurk, krullen en ander afval in het scheepsvlak lagen. Om half zeven moest de commandant leegmaken en gedurende de dag werd daarop doorgevaren naar de rede van Duins. Tijdens deze tocht kwamen plotseling

twee bommenwerpers overvliegen. Zij waren van Engelse nationaliteit en lieten de boot ongemoeid, toen zij de Nederlandse vlag zagen. Even voor het middaguur kwam de boot bij het lichtschip 'North Goodwin' en werd de loods aan boord genomen. De 'O 23' bleef de gehele dag op de bodem liggen, kwam tegen donker boven water en wist ook veilig de Britse kust te bereiken.

Een andere boot die de Noordzee veilig wist over te steken was de 'TM 51'. De torpedomotorboot had zich onderscheiden bij de beschietingen van Duitsers op de Maasbruggen, was hierbij beschadigd en lag op de werf Gusto in reparatie. De kernbemanning van de boot kreeg schriftelijk opdracht naar Engeland uit

te wijken. In de vroege avond van 14 mei lag de 'TM 51' in Hoek van Holland. Na de capitulatie ging de boot toen nog naar zee en nadat enkele moeilijkheden met de middenmotor waren opgelost, kwam het vaartuig 's ochtends tegen vier uur voor de haven van Dover.

Tenslotte moet nog iets gezegd worden over de evacuatie van schepen vanuit Vlissingen. Reeds in de nacht van 10 op 11 mei kreeg de kruiser 'Sumatra' opdracht naar Engeland te gaan. Ook in Vlissingen stonden schepen op stapel of lagen in afbouw. De torpedobootjager 'Philips van Almonde' stond nog op de helling, terwijl de 'O 21' in aftimmering lag en de 'O 22' met zijn proeftocht bezig was. De torpedobootjager 'Isaac Sweers', hoewel te water gelaten, kon

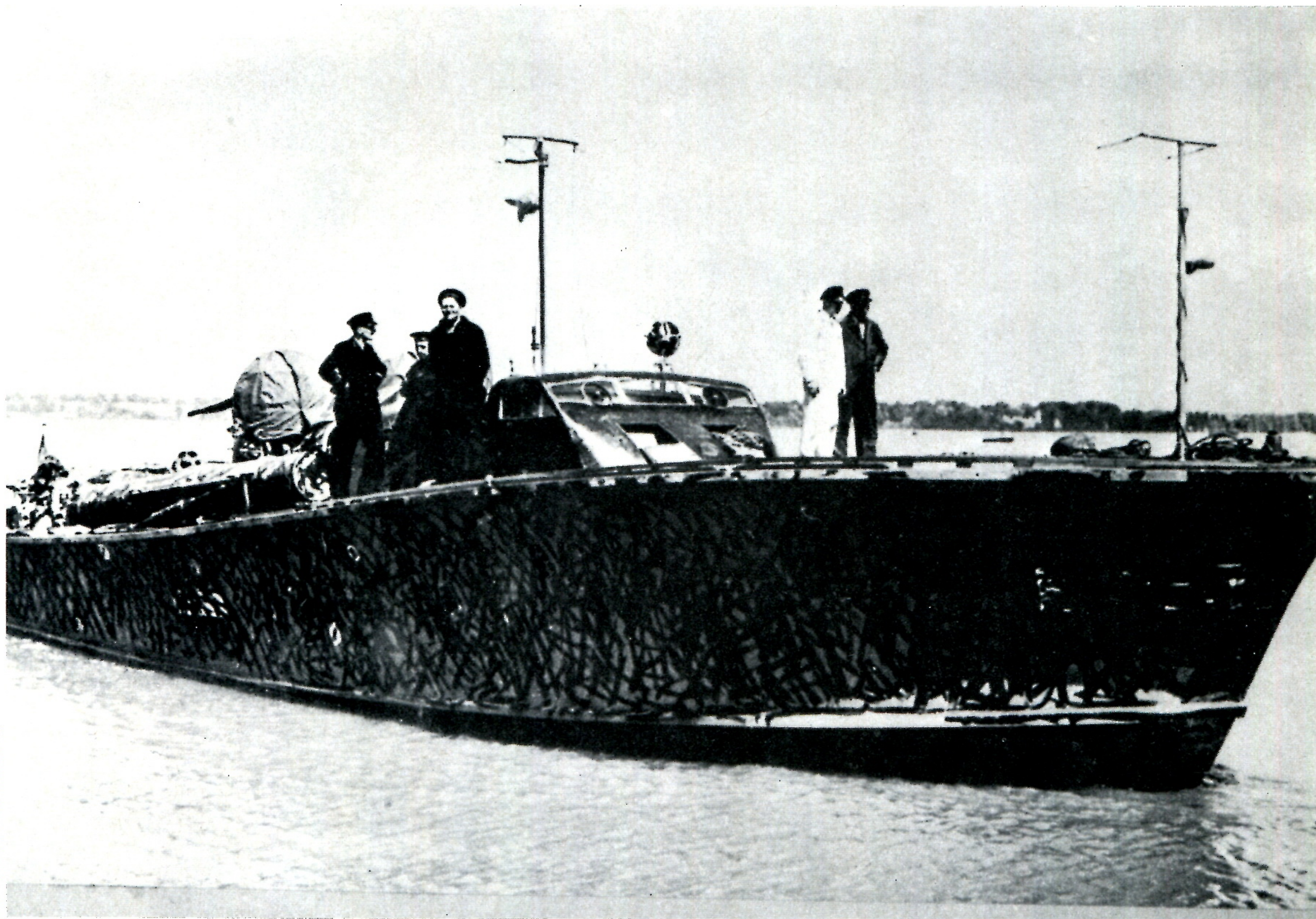
Linksboven: een van de twee onderzeeboten die erin slaagden uit Nederland te ontsnappen: de 'O 23'. Samen met de 'O 24' wist zij veilig Engeland te bereiken.

Linksonder: de 'Jacob van Heemskerck' werd in Engeland tot luchtverdedigingskruiser omgebouwd. In mei 1942 deed zij dienst bij de landingen op Madagascar.

Rechtsboven: de 'Isaac Sweers', die tijdens de landingen in Noord-Afrika ten onder ging.

Hieronder: de in camouflagekleuren geverfde torpedomotorboot '51', die erin slaagde naar Engeland uit te wijken.

L. L. von Münchling



Bur. Mar. Hist. v.d. Marinestaf

nog niet op eigen kracht naar Engeland uitwijken. De twee onderzeeboten kregen op 10 mei opdracht zich gereed te maken voor de oversteek na het invallen van de duisternis, waarbij zij begeleid zouden worden door het bewakingsvaartuig '37'.

De drie schepen navigeerden op een oude Duitse visserijkaart, die men van een kustvaarder gekregen had, terwijl potloodaantekeningen op een blaadje papier als een soort zeemansgids moesten dienen. De 'Isaac Sweers' werd zo goed mogelijk sleepklaar gemaakt en na 11 uur 's avonds door kleine havensleepboten naar de rede gebracht. De 'Zwarte Zee' nam de torpedobootjager op sleeptouw en wist hem veilig op de rede van Duins te brengen.

Ondanks de nogal chaotische meidagen heeft de marine kans gezien om van de 132 in Nederland in dienst zijnde schepen, waaronder veel klein en oud materieel, er 39 te laten uitwijken, waarvan een groot deel nieuwe schepen.

Bij het opmaken van de balans kan worden vastgesteld dat eind mei 1940 de Koninklijke Marine onder andere over de volgende schepen beschikte om de strijd voort te zetten. In Engeland: een kruiser ('Sumatra'), een flottieljeleider in afbouw (de 'Jacob van Heemskerck'), een torpedobootjager in afbouw (de 'Isaac Sweers'), zeven onderzeeboten (de 'O 9', 'O 10', 'O 13', 'O 21', 'O 22', 'O 23' en 'O 24'), zes torpedoboten, zes mijnenleggers, een mijnenveger, twee kanonneerboten (de 'Flores' en de

'Gruno') en twaalf bewakingsvaartuigen, die voor het grootste deel in Britse dienst zijn overgegaan als hulpmijnenveger of bergingsvaartuig. In West-Indië bevonden zich het artillerie-instructieschip 'Van Kinsbergen' en twee onderzeeboten (de 'O 14' en 'O 15'). In de oost bevond zich het grootste deel van de Nederlandse vloot: twee kruisers (de 'De Ruyter' en de 'Java'), een flottieljeleider (de 'Tromp'), zeven torpedobootjagers, vijftien onderzeeboten, voorts kanonneerboten, mijnenleggers, mijnenvegers en de nodige hulpschepen.

De Marineluchtvaardienst beschikte in Engeland over een aantal Fokkervliegtuigen, terwijl in Oost-Indië Dorniers en Fokkers patrouilleerden.

TONNEN EN MILJOENEN

DR. W. M. ZAPPEY



Toen Nederland op 10 mei 1940 in de oorlog betrokken raakte, wist het overgrote deel van de totale koopvaardijvloot uit handen van de Duitsers te blijven: bijna achthonderd schepen met een tonnage van 2,64 miljoen brt konden zich in veiligheid stellen. Zowat de helft van de handelsvloot bevond zich buiten Europese wateren.

Gezagvoerders van Nederlandse schepen kregen die dag telegrafisch instructie zo snel mogelijk naar de dichtbijzijnde geallieerde of neutrale haven op te stomen; op diezelfde dag benoemde de gezant in Engeland, Michiels van Verduynen, een adviescommissie inzake scheepvaartkwesties, bestaande uit vier reders die toevallig in Londen waren. Ongeveer tegelijkertijd

had deze autoriteit uit Den Haag bevoegdheid gekregen om de bestaande scheepvaartwetgeving uit te voeren. Aldus was een instantie geschapen die Nederlandse schepen in Engeland kon opvangen om ze dienstbaar te maken aan de oorlogsinspanning.

Binnen twee weken kreeg dit raadgevend orgaan officieel het karakter van beheerder of bewindvoerder namens rederijen en ladingeigenaars in bezet gebied; nadien trad deze commissie ook op als algemeen agent van die lijndiensten die hun zetel tijdelijk naar veiliger oorden hadden verplaatst.

Om twee redenen was dit snelle optreden van veel belang. In de eerste plaats kon hierdoor vordering van de handelsvloot door de Engel-

sen worden voorkomen. De Franse vloot (even groot als de Nederlandse: bijna vijf miljoen brt) is wel door Albion gevorderd; de Noorse regering stelde eigener beweging de door haar gerekwireerde koopvaardij schepen (vijf miljoen brt) ter beschikking van de Engelsen. In de tweede plaats was de rederscommissie door de uitbreiding van haar bevoegdheden in staat om op korte termijn over te gaan tot herverzekering van de koopvaardijvloot; dit was nodig omdat de Britse assuradeurs op last van hun regering alle verzekeringen hadden moeten opzeggen op schepen afkomstig uit bezet gebied. Aan de dringende noodzaak tot herverzekering kon dus worden voldaan.

Op 22 mei 1940 trad het rederscomité op als

Netherlands Shipping and Trading Committee, ofwel Nederlandsche Scheepvaart- en Handelscommissie (NSHC). Voorzitter was KNSM-directeur Dirk Hudig, van wie de in Amsterdamse scheepvaartkringen prominente Ernst Heldring in zijn dagboek vermeldt dat hij er een merkwaardige slag van had moeilijke dingen van de Engelsen gedaan te krijgen.

De NSHC, in de Londense wandeling bekend als 'de Shipping', was een invloedrijk orgaan van reders, toegerust met grote bevoegdheden tot het uitvoeren van een commercieel beleid; niettemin bleef zij onderworpen aan regerings-instructies. In de kiem was de NSHC reeds een overheidslichaam. Mr. M. P. L. Steenberghe, tot eind 1941 minister van handel, nijverheid en

bemannings werden verhuurd; voor passagiers-schepen, bestemd voor troepentransport, bezigde men een *bare-boat-charter* van afwijkende vorm, waardoor eveneens bemanning met Nederlandse schepelingen gewaarborgd was. Ten behoeve van de oorlogsinspanning waren ook ongeveer tweehonderd kustvaarders en ruim veertig visserstrawlers ingeschakeld. Buiten de charters van de NSHC bleven tot de val van Nederlands-Indië de zogeheten 'Indische vloot', waaronder schepen van de Maatschappij Nederland die voor een belangrijk deel tussen de Archipel en de Verenigde Staten voeren, alsmede de tankschepen van de Shell en het Westindische deel van de KNSM-vloot. Tot het midden van 1942 stond zodoende ruim

de helft van de handelsvloot ten dienste van de overzeese economische en strategische belangen; zij was dus nog niet betrokken bij de oorlogvoering in Europa.

De NSHC was gesplitst in een handels- en een scheepvaartafdeling. De in mei 1940 naar Engeland gedirigeerde schepen moesten zo snel mogelijk worden gelost opdat zij leeg ter beschikking zouden komen van het *Ministry of War Transport*. De Engelsen konden van de ladingen de goederen vorderen die direct of indirect van nut waren voor de oorlogvoering. De Handelsafdeling nu had tot taak de betalingen hiervoor te regelen, maar bovenal het beheer, het opslaan en de verkoop van het overige deel van de ladingen die in Engeland



Fotoarchief Spaarnestad

Links: de Nederlandsche Scheepvaart- en Handelscommissie in Londen met in haar midden de jubilerende KNSM-directeur Dirk Hudig.

Boven: Mr. M. P. L. Steenberghe, tot eind 1941 minister van handel, nijverheid en scheepvaart.

Rechts: minister Steenberghes bekendmaking dat de NSHC 'voogd' is over de koopvaardij.

scheepvaart, noemde na de oorlog de NSHC 'de grootste rederij van de wereld'. Het was echter wel een bijzondere rederij omdat zij tevens moest optreden als verlengstuk van de Nederlandse regering te Londen.

Het algemene doel van de NSHC was het dienstbaar maken van de Nederlandse handelsvloot aan de geallieerde oorlogvoering; daarnaast dienden de belangen van de scheepvaart-eigenaars in bezet gebied voldoende tot uitdrukking te komen. De tonnage werd voor de oorlogsinspanning ter beschikking gesteld door de schepen onder Nederlandse vlag te verhuren aan de Engelse regering. Voor vrachtschepen gebeurde dit op basis van een *time-charter* waarbij de schepen bedrijfsklaar en met Nederlandse

MINISTERIE
VAN HANDEL,
NIJVERHEID EN
SCHEEPVAART
(Netherlands Ministry of Trade
and Shipping)

LONDEN, 17th June 1940.

TO ALL WHOM IT MAY CONCERN :

The Minister of Commerce, Industry and Shipping acting on behalf of the Royal Netherlands' Government, declares that the Netherlands Shipping & Trading Committee Ltd. of 27 Leadenhall Street London E.C.3 (hereinafter referred to as Custodian) has been empowered by him to act as custodian of all Dutch ships belonging to owners in Dutch occupied territory (hereinafter referred to as such ships) and of all goods afloat or ashore in any part of the World belonging to or consigned to persons, firms or companies in Dutch occupied territory and is authorised to deal with all Dutch seized cargoes belonging to owners in Dutch occupied territory and to negotiate with the Procurator General and Treasury Solicitor for the release and disposal thereof and to receive the proceeds thereof and to pay thereout all dock and other charges and freights due on such seized cargoes.

To enter into any contracts and engagements for the discharge of the cargoes on board such ships. To enter into Contracts of Charter or otherwise for the employment of such ships and generally to manage and operate the same. To transfer, set over and sell or mortgage such ships on behalf of the owners and with the consent of the Royal Netherlands' Government at such prices and upon such terms as the said Government may decide to be fair and proper and to do all things in connection with the aforesaid as may be required or necessary or advisable in the opinion of such Custodian, including also the giving of bail where vessels are arrested or threatened with arrest. To instruct Solicitors and Counsel to commence and defend actions and to appear for and on behalf of such ships or for the custodian whenever such services are necessary or advisable. To insure such ships and cargoes as the custodian may consider advisable. To employ sub-agents for the running of and management of such ships. To do all things necessary in connection with the warehousing and disposal of cargoes whether in this country or abroad. To instruct Solicitors and Counsel to represent the owners of ships and cargoes in any Prize Court proceedings.

THE MINISTER OF COMMERCE, INDUSTRY AND SHIPPING,

aankwamen (*stranded cargoes*). Het vaststellen van de eigendomsrechten van goederen die toebehoorden aan particulieren in bezet gebied was ingewikkeld; hiervoor moest een omvangrijke administratie worden opgebouwd.

De Handelsafdeling van NSHC was een miljoenenbedrijf. Na de oorlog is gebleken dat de opbrengst van de aan de Nederlandse regering toebehorende ladingen (waaronder granen) ongeveer f31 miljoen heeft bedragen; bij verkoop aan de Engelsen is hierop naar schatting tien procent verlies geleden. De opbrengst van de particuliere ladingen was bijna f66 miljoen; per saldo bleek daarop een niet zeer grote winst te zijn gemaakt.

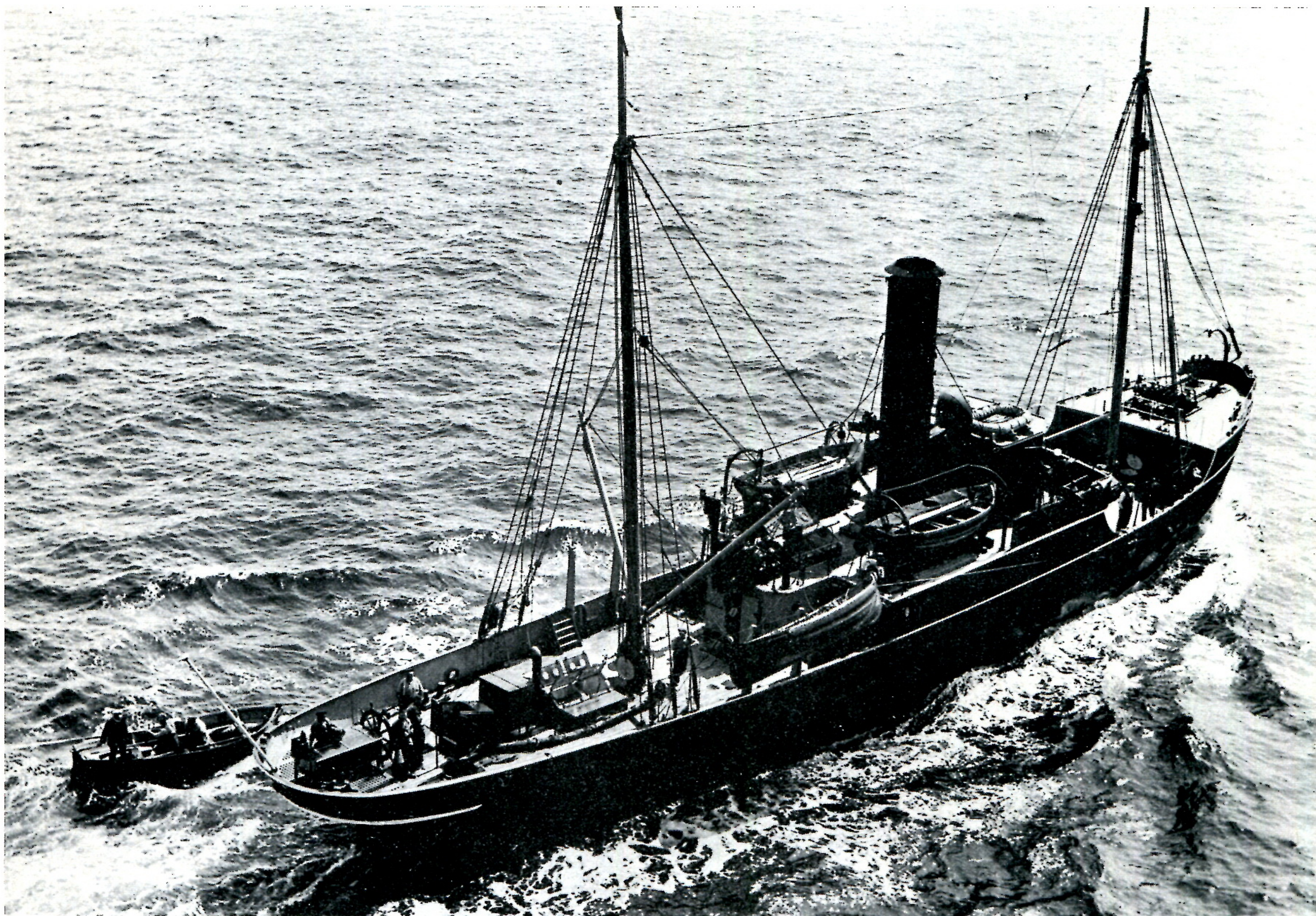
De NSHC werkte met een bedrijfskapitaal van



Anefo

Scheepvaartafdeling van de NSHC behoorden de vaak moeilijke onderhandelingen met de Engelsen over het tarief van de huurprijzen, het onderhoud, de assurantie en de bewapening van schepen en de regeling van de arbeidsvoorwaarden en de sociale zorg voor de opvarenden. Deze afdeling is te beschouwen als een grote rederij met oorlogstaak.

Op Nederlandse schepen buiten bezet gebied deden rond 18.500 zeelieden hun zeer gevaarlijk werk. Er waren beruchte routes, zoals die naar Moermansk (de 'zwarte route'), maar ook op veilig geachte trajecten konden plotseling Duitse *U-Boote* opereren. De beheerders van de koopvaardijvloot van de diverse geallieerde landen hadden weinig invloed op de bestem-



Black Star

een half miljoen pond. Zodra uit hoofde van verkopen een groter bedrag in kas kwam, werd het meerdere overgeboekt op rekening van de Londense regering, die de opbrengsten van de geliquideerde ladingen tijdelijk gebruikte als een van haar inkomstenbronnen. Ditzelfde gebeurde met de veel hogere inkomsten van de Scheepvaartafdeling; de verhuur van schepen en de ontvangst van assurantiepenningen beliepen rond f350 miljoen. Uiteraard zou na afloop van de oorlog betaling moeten plaatshebben aan de eigenaars van schepen en ladingen, hetgeen ook is geschied.

Na 1945 wikkeld de stichting Coval (Commissie voor Aangehouden Lading) de zaken van de Handelsafdeling af. Deze stichting is daarmee

Een Nederlandse loodsboot voor de kust. Met haar collega's bleef zij dienst doen.

Boven: P. A. Kerstens, de opvolger van minister Steenberghe in het oorlogskabinet.

tot 1955 bezig geweest. Van officiële zijde is het beleid van de Handelsafdeling als verkooporganisatie meermalen gunstig beoordeeld. Vastgesteld werd dat geen enkele partij goederen is verdwenen, in tegenstelling tot de gang van zaken aan het einde van de oorlog en kort daarna met betrekking tot de verscheping van goederen via Nederlandse inkooporganisaties in het buitenland.

Tot de uitgebreide werkzaamheden van de

mingen van de schepen; uiteindelijk besliste de Engelse regering over het inzetten van bepaalde schepen in geheim gehouden vaarroutes. Men zag grijsge schilderde transportschepen varen in nachtelijk konvooi; overal op zee dreigde geweld van luchtaanvallen en van torpedo's. Meer dan de helft van de Nederlandse handelsvloot is door oorlogshandelingen vernietigd; dat waren bijna vijfhonderd schepen met een tonnage van 1,6 miljoen brt. Drieduizend vier opvarenden lieten het leven.

Het jaar 1942 bracht ingrijpende veranderingen voor de Nederlandse handelsvloot. P. A. Kerstens volgde in januari mr. Steenberghe op als minister van handel, nijverheid en scheepvaart. Kerstens kwam uit het onderwijs en had

in Nederlands-Indië een actieve rol gespeeld in het politieke leven. Deze levendige persoonlijkheid koesterde voor zijn tijd vooruitstrevende denkbeelden over arbeidsvoorwaarden voor schepelingen. Mede hierdoor kwam hij weldra in ernstig conflict met de NSHC-reders. Deze wezen alles af wat zweemde naar medezeggenschap door zich te beroepen op het gevaar van ondermijning van de discipline aan boord. Kerstens was bovendien van mening dat de leden van de NSHC te zeer uit waren op de behartiging van hun belangen als reders. Tweespalt in opvattingen en botsing van karakters leidden tot een ongunstig klimaat tussen de minister en de *Shipping*.

In 1942 deed zich voor de regering de noodzaak



de macht van de vijand bevonden. Het Londen- se kabinet was van oordeel dat het hierdoor mogelijk werd één intensievere inschakeling van de handelsvloot bij de geallieerde oorlogs- inspanning te verkrijgen. In de praktijk heeft de overheid zich tot bezitsvordering beperkt. Dit betekende dat de regering optrad als exploitant van de schepen: alle inkomsten en uitgaven ten behoeve van de koopvaardijvloot kwamen voor haar rekening. Zij trad in alle rechten en plichten van de scheepseigenaars. De zeeman kwam in staatsdienst. De NSHC bleef uitvoerend orgaan voor koopvaardij- zaken.

De reders van de *Shipping* waren sterk gekant tegen deze bezitsvordering. Zij meenden dat



Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie

duidelijker voelen om grotere beschikkings- macht over de handelsvloot te krijgen. De oorlog was in hevigheid toegenomen en de scheepsreparatiekosten stegen fors, met name in Amerika. De zwaardere risico's van de rede- rijen waren zeer ongelijk verdeeld; sommige leden grotere verliezen door oorlogsgeweld dan andere. Bovendien profiteerden de grote lijn- diensten met een nieuw hoofdkwartier in de vrije wereld van de veel voordeliger vrije exploi- tatie buiten het charterverband van de NSHC. Daarbij kwam nog de op handen zijnde in- voering van de vaarplicht, een burgerlijke dienstplicht voor zeelieden die eveneens ver- steviging van de greep van de overheid op de koopvaardij schepen wenselijk maakte. Het

Aan boord van een Nederlands passagiersschip wordt de geschutbemanning geïnspecteerd.

Boven: J. M. de Booy volgde in 1944 Kerstens op als minister van scheepvaart en visserij.

zou immers niet aangaan de zeeman te dwingen tot gevaarvolle arbeid en tegelijkertijd de scheepvaartmaatschappijen het vrije genot te laten van de proeven uit de oorlogsvracht- vaart- en assurantieuitkeringen.

Zo kwam op initiatief van Kerstens het Zee- schepenbesluit 1942 tot stand, waardoor met ingang van 1 juni van dat jaar het bezit en zelfs de eigendom gevorderd konden worden van alle schepen onder Nederlandse vlag die zich buiten

hun onderhandelingspositie tegenover de En- gelsen over het tarief van de scheepshuren zou worden verzwakt en bovendien vreesden zij dat de regering eerder zou toegeven aan de ver- langens van zeevarenden met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden; zij verbonden daaraan ongewenste gevolgen voor hun positie als werk- gever na de oorlog. De reders hadden de zaken liever in eigen beheer gehouden; onwillig schikten zij zich in het regeringsbesluit. De NSHC bleef bewindsvoester, zij het onder verantwoordelijkheid van de regering. Dit or- gaan bleef tevens de belangen van de afzonder- lijke rederijen behartigen, hetgeen leidde tot tweeslachtigheid in zijn positie. Op 1 augustus 1944 kwam hieraan pas een einde, toen de

NSHC haar resterende zelfstandigheid geheel kwijtraakte. Als zuiver ambtelijke instantie stonden leden van de voormalige Nederlandse Scheepvaart- en Handelscommissie voortaan de regering terzijde.

In mei 1944 was Kerstens, tegen wiens persoon en sociaal beleid de reders de grootste bezwaren hadden, op onelegante wijze aan de dijk gezet door *Prime Minister* Gerbrandy en vervangen door J. M. de Booy, directeur van de Koninklijke Petroleum Maatschappij. Hij was lid van de NSHC en zijn benoeming tot minister van scheepvaart en visserij versterkte het toch al grote aandeel van de werkgevers in het Londense kabinet.

Tot aan de bezitsvordering in 1942 zijn voor de

de NSHC. De meeste schepen die tussen Nederlands-Indië en Amerika voeren, bleven buiten de oorlogvoering in Europa, vooral doordat zij waren ingeschakeld bij de aanvoer van strategische goederen, zoals rubber en tin naar de Verenigde Staten. Na de val van Nederlands-Indië, op 8 maart 1942, werden vrijwel alle schepen van de inmiddels naar New York overgeplaatste rederijen aan de Engelsen verhuurd, maar mede ten behoeve van de Amerikaanse oorlogsbelangen. De NSHC besteedde het beheer van de schepen van de overgeplaatste rederijen uit en vertrouwde deze schepen als het ware toe aan het New Yorkse Scheepvaartcomité. Drie maanden later kwam de bezitsvordering tot stand, met de NSHC als uit-

te exploiteren. In New York waren tot begin 1942 goede winsten gemaakt; na de bezitsvordering verflauwde de belangstelling van de reders in Amerika voor de bedrijfsresultaten. Zij gingen er veeleer naar streven hun schepen zo goed mogelijk intact te houden. Met name de hoge reparatiekosten hebben geleid tot omvangrijke verliezen.

In 1949 is de Parlementaire Enquêtecommissie tot de overtuiging gekomen dat het New Yorkse Scheepvaartcomité zijn taak niet zodanig heeft vervuld als met het oog op de ernstige omstandigheden was geboden. Het beleid van de Nederlandse rederscommissie in Londen is daarentegen door de officiële onderzoekers over het algemeen gunstig beoordeeld.



Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie

SCHIP VERLATEN

In augustus 1940 was men ertoe overgegaan kinderen naar veiliger oorden over te brengen. Zo vertrok het s.s. 'Volendam', groot 15.430 brt, van de Holland—Amerika Lijn op 29 augustus 1940 met een transport van 320 kinderen van de Mersey. Behalve deze kinderen hadden zich bovendien 271 volwassen passagiers ingescheept, zodat, inclusief de uit 273 koppen bestaande bemanning, het aantal opvarenden 864 bedroeg.

De reis naar Amerika werd gemaakt in een groot konvooi en de 'Volendam' voer vooraan in de middelste kolom. Direct na vertrek werden verscheidene malen oefeningen gehouden en vooral de kinderen werd goed bijgebracht, wat zij in geval van nood moesten doen. Door deze uitstekende voorzorgsmaatregelen is groot onheil voorkomen, want reeds een dag na vertrek werd de 'Volendam' om 11 uur 's avonds in ruim I door door een torpedo getroffen. De kinderen, die allen sliepen, werden gewekt en geholpen door de leiders, leidsters, stewards en stewardessen, begaven zij zich in volmaakte orde naar de verzamelplaatsen. Om paniek te voorkomen werd hun gezegd dat er weer een oefening werd gehouden. (...)

Eerst werden de kinderen met hun begeleiders in de sloep geplaatst, daarna de vrouwelijke passagiers en vervolgens de mannelijke en een deel der bemanning. De stewards en stewardessen hadden eraan gedacht een aantal dekens aan dek te brengen om vooral de kinderen tegen de koude te beschutten. Met de grootste plichtsbetrachting vervulde ieder zijn taak. In volmaakte kalmte vierden de strijkers de sloepen af en hoewel de zee nogal ruw was, vond slechts één ongeval plaats. De purser had het ongeluk bij het gaan in een boot mis te stappen, viel te water en verdronk. Dank zij de 'Schat's glijspanten' werd geen enkele sloep beschadigd, hoewel deze danig tegen de scheepshuid werden geramd.

Toen de boten afstaken, begonnen in enkele de kinderen te zingen en over de ruwe en donkere zee klonk dit zeer indrukwekkend. De kalmte van de kinderen heeft ongetwijfeld de ouderen geïnspireerd zich bijzonder rustig te gedragen en zo wekte dit 'schip verlaten' meer de indruk van een massale oefening dan van een harde noodzakelijkheid.

(Uit: 'Varen in oorlogstijd', door S. J. graaf van Limburg Stirum — Amsterdam, 1948)

handelsvloot redelijke huurprijzen verkregen. Er is echter geen aanleiding te veronderstellen dat er omvangrijke oorlogswinsten zijn gemaakt, zoals tijdens de Eerste Wereldoorlog is gebeurd. Na juni 1942, dus toen de overheid de exploitatie had overgenomen, zijn er grote verliezen geboekt; een deel ervan is gemaakt in Amerika, waar de ontwikkelingen zich anders voltrokken dan in Londen.

Kort na 10 mei 1940 hadden de vertegenwoordigers van vijf grote lijndiensten waarvan de zetels waren verplaatst naar Batavia of Curaçao, zich verenigd in het Nederlandse Scheepvaartcomité te New York. Toen daar een filiaal van de *Shipping* was geopend, werd dit New Yorkse comité daarin ondergebracht als subcomité van

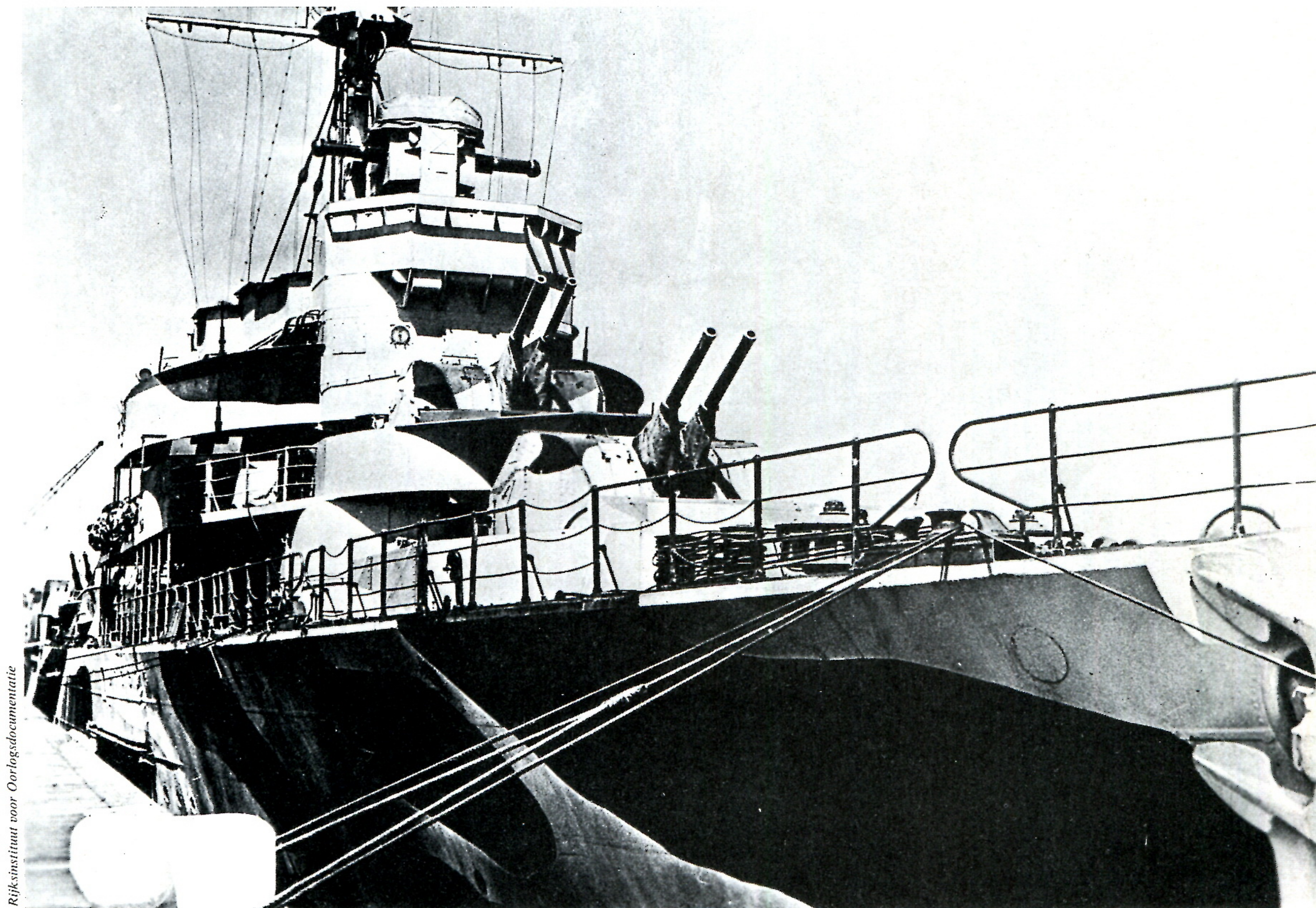
Nederlandse koopvaarders bleven tijdens de oorlog over de zeven zeeën kruisen. Hun bemanningen bleven dienst verrichten, ook tijdens benarde omstandigheden, als bijvoorbeeld vijandelijke schepen naderden.

voerend orgaan. Het scheepvaartcomité te New York wenste echter zijn feitelijke zelfstandigheid ten opzichte van de NSHC te handhaven. De New Yorkse reders achtten zich qua tonnage en betekenis van hun bedrijven van meer importantie dan 'Londen', hun lijndiensten vertegenwoordigden immers ruim de helft van de totale Nederlandse scheepsruimte. In tegenstelling tot de *Shipping* in Londen waren zij steeds gewend geweest hun schepen zelf vrij

DE MARINEORGANISATIE
IN OORLOGSTIJD

JANTJES IN ACTIE

DRS. PH. M. BOSSCHER



Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie

Hoogstwaarschijnlijk heeft er nooit een krijgsmacht bestaan die uit louter helden bestond — en de Koninklijke Marine in de jaren 1940—1945 vormde wat dit betreft geen uitzondering. Zij is, noch in Nederland in 1940, evenmin als in Indië anderhalf jaar later, immuun gebleven, voor de crises die zich plegen voor te doen bij een krijgsmacht die zich plotseling met een aanvallende geconfronteerd ziet, crises die het meest tragisch zijn, als zij in het persoonlijke vlak liggen, zoals wanneer meestal zeer abrupt blijkt dat een militair niet tegen zijn oorlogstaak is opgewassen.

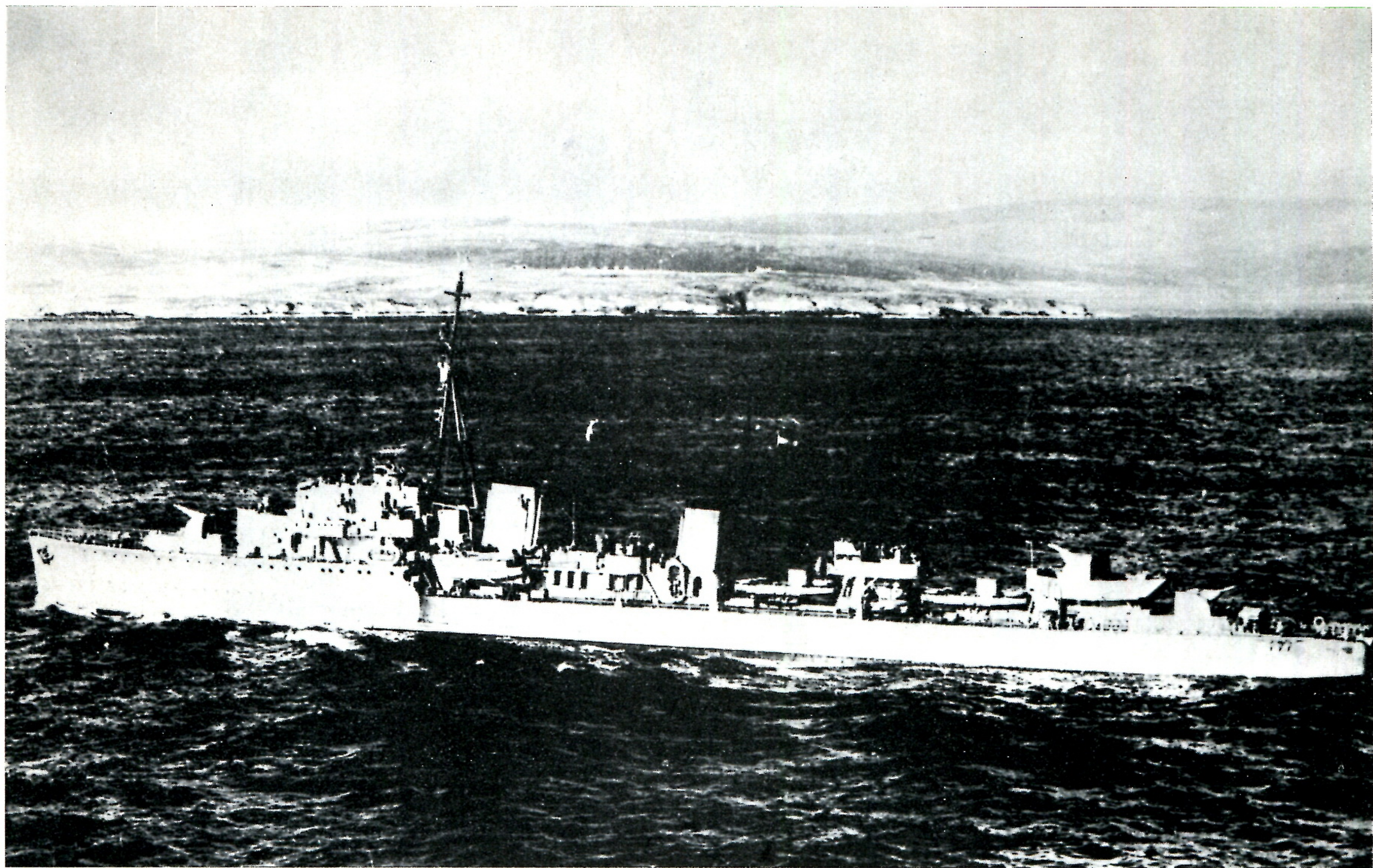
Deze constatering hebben echter weinig of niets te maken met het antwoord op de vraag of de Koninklijke Marine er tijdens de oorlog, ge-

De flottieljeleider 'Jacob van Heemskerck' lag op 10 mei 1940 nog in afbouw bij de NSM in Amsterdam. Voor middernacht schutte zij zwaar onderbemand in IJmuiden door, waarna zij behouden in Engeland aankwam.

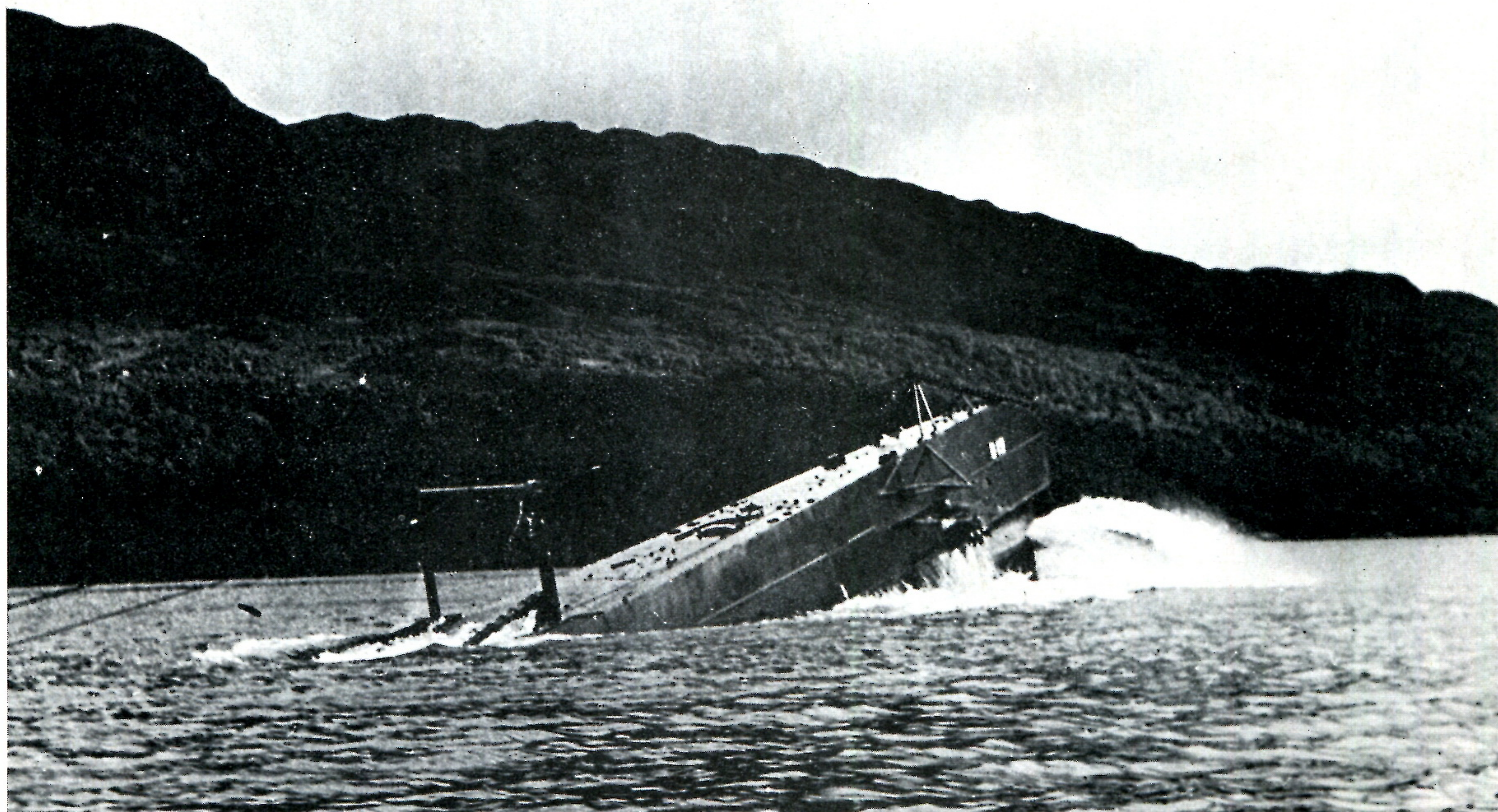
geven de beschikbare middelen, niet van heeft gemaakt wat ervan te maken was. Om die vraag te beantwoorden moeten wij ons een beeld vormen hoe zij georganiseerd was en — nog veel belangrijker — hoe zij in die organisatie functioneerde en bijdroeg tot het bereiken van het oorlogsdoel.

Als men deze organisatie bekijkt, dan vallen in de eerste plaats op de eigenaardige structuur en

de grote continuïteit in de topleiding. Vice-admiraal (na 15 februari 1942 luitenant-admiraal) J. Th. Fürstner werd in 1936 belast met de functie van Chef van de Marinestaf (CMS). Toen Nederland in september 1939 mobiliseerde, werd hij als zodanig ondergeschikt aan de Opperbevelhebber van Land- en Zeemacht. Omdat hierdoor de verantwoordelijkheid van de marine buiten het Rijk in Europa in het gedrang zou kunnen komen, werd toen de functie van Bevelhebber der Zeestrijdkrachten (BDZ) ingesteld, met welke functie Fürstner eveneens werd belast. Zo was hij van toen af als CMS ondergeschikt aan de Opperbevelhebber en als BDZ aan de regering. Deze constructie heeft het Fürstner mogelijk gemaakt bij de in-



Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie



Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie

eenstorting van de verdediging van Nederland 'zijn hoed als BDZ op te zetten' en zich — tegen de wens van generaal Winkelman — naar Engeland te begeven om daar zijn functies te blijven uitoefenen. Hij bleef de genoemde functies ook uitoefenen na juli 1941, toen het in 1928 opgeheven departement van marine in ere werd hersteld en Fürstner tevens met de portefeuille van marine werd belast. Toen toonde het verloop van de strijd duidelijk aan — zoals premier Gerbrandy later schreef — 'dat een afzonderlijk departement van marine onmisbaar was, wilde de strijdmacht ter zee de plaats kunnen innemen die haar toekwam.' (Hij had ook kunnen schrijven dat in die tijd 'de strijdmacht ter zee' de enige strijdmacht van betekenis was waarover het koninkrijk — althans in Europa — beschikte.) Fürstner bleef minister tot april 1945, toen hij — als minister, niet als BDZ/CMS — werd vervangen door J. M. de Booy. Deze vanuit staatsrechtelijk oogpunt zeer merkwaardig te noemen combinatie van functies in één persoon heeft, voor zover bekend, weinig moeilijkheden opgeleverd (waarbij men natuurlijk wel moet bedenken dat de Nederlandse regering in Londen 'zonder parlement' moest optreden en de kwestie van de ministeriële verantwoordelijkheid dus heel anders lag dan in meer normale tijden).

Fürstner was als BDZ geen operationeel bevelhebber, dat wil zeggen, hij bepaalde niet waar en hoe de marine-eenheden in de strijd zouden worden gebruikt. Dat deed de Britse admiraliteit in het Europese operatiegebied, later ook in de Indische Oceaan en verder, totdat de Verenigde Staten aan de oorlog gingen deelnemen, eveneens in het Caribische gebied. Dat de *Admiralty* daarbij met Nederlandse wensen in hoge mate rekening hield — bijvoorbeeld over de taken waarvoor Nederlands personeel en materieel werden gebruikt — was met name te danken aan de invloed van luitenant-ter-zee der eerste klasse (later kapitein-luitenant-ter-zee) A. de Booy. Deze was in 1936 benoemd tot marineattaché te Londen. Hij had daar reeds voor de oorlog de mentaliteit van de *Admiralty* goed leren kennen en zeer waardevolle contacten gelegd, die hij verder uitbouwde, toen hij vanaf mei 1940 ook ging optreden als Nederlands *liaison-officer* bij de *Admiralty* (hij bleef te Londen tot de zomer van 1943, toen hij belast werd met het bevel over de nieuwe 'Johan Maurits van Nassau'). Men mag overigens stellen dat niet alleen op het 'Londense', maar op alle niveaus de samenwerking tussen de Britse en Nederlandse marine uitstekend was. Wat de Nederlanders vooral waardeerden, was dat de Britten van het begin af aan duidelijk lieten blijken de Nederlanders als volwaardige partners te beschouwen; zij toonden alle begrip voor de wens van de Nederlandse marineleiding om het Nederlandse potentieel zo actief en agressief mogelijk te gebruiken. De samenwerking met de Amerikanen verliep daarentegen nog wel eens wat stroever. Ook andere geallieerde zeemachten deden trouwens de ervaring op dat de *US Navy* nu niet direct de gemakkelijkste bondgenoot was, vooral de *US Chief of Naval Operations*, admiraal Ernest J. King, toonde zich in het contact met marines van bondgenoten vaak allesbehalve soepel. Dat marinestaf en ministerie geen rechtstreekse bemoeienis hadden met de operaties betekende niet dat er voor hen weinig werk was. Zij moes-



Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie



Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie

C. E. L. Helfrich was bij het uitbreken van de oorlog als schout-bij-nacht Commandant Zeemacht in Nederlands-Indië. Op 31 augustus 1940 werd hij vice-admiraal.

Rechtsboven: koningin Wilhelmina ontvangt uit handen van Paul Rijkens een oorkonde aan boord van de 'Jacob van Heemskerck'.

Linksboven: de torpedobootjager 'Isaac Sweers', die op sleeptouw Engeland bereikte.

Linksonder: de 'O 19' komt voor de kust van een van de Indische eilanden boven water. Zij heeft daar onder meer twee Japanse vrachtvaarders tot zinken kunnen brengen.

ten er om te beginnen voor zorgen dat schepen en vliegtuigsquadrans zodanig van personeel voorzien bleven, dat het bedrijf behoorlijk gaande kon worden gehouden en dat nieuw verworven schepen (zoals de torpedobootjagers 'Van Galen' en 'Tjerk Hiddes') en vliegtuigen konden worden bemand. Daarnaast moest een flink aantal posten worden bezet, die de marineorganisatie voor de oorlog niet kende, maar waarvan het een vitaal Nederlands belang was dat zij door marineofficieren werden ingenomen. Daartoe behoorde diverse functies bij geallieerde staven en bij de organisatie die zich bezighield met routing en bescherming van de geallieerde koopvaardij, maar ook bijvoorbeeld de post van Algemeen Militair Commandant in de Nederlandse Antillen en van Oudst Aanwezend Zeeofficier te Paramaribo. Ook moest personeel worden gefourneerd voor de opleiding van nieuwe officieren (in juli 1940 werd in het landhuis 'Enys House' bij Falmouth een opleidingsinstituut voor adelborsten gevestigd, dat tot 1946 bleef functioneren; daarnaast werden van medio 1940 tot februari 1942 adelborsten opgeleid bij het Koninklijk Instituut 'Willemsoord' te Surabaja).

Vooral na de val van Nederlands-Indië werd het een groot probleem om voor al deze taken voldoende mensen te vinden. Toch is dit in het algemeen wel gelukt, al moesten wel eens schepen tijdelijk buiten dienst worden gesteld en zijn zelfs een aantal bodems, die weinig gevechtswaarde meer hadden, overgedragen aan de *Royal Navy*, die vooral gedurende de eerste oorlogsjaren emplooi had voor alles wat varen kon. Aan de andere kant is het voorgekomen dat de Nederlandse marine in Engeland tijde-

lijk personeel 'over' had, waarmee dan niet-Nederlandse schepen werden bemand, zoals de torpedobootjager 'Campbeltown' (later gebruikt als versperringsschip bij de raid op Saint Nazaire) en de torpedoboot 'Bouclier' (afkomstig van de Franse marine; zolang het schip een Nederlandse bemanning had, stond het bekend als *'Her Netherlands Majesty's French Ship Bouclier'* en voerde het, op verlangen van generaal de Gaulle, de Nederlandse vlag aan de achtersteven en de Franse vlag aan de boegspriet).

Een tweede belangrijke taak was de bevoorradings met munitie, reserveonderdelen enzovoort. Dit was geen eenvoudige zaak, omdat de Nederlandse marine vóór de oorlog placht te

kopen, 'waar de beste en goedkoopste waar te krijgen was', zodat op vele Nederlandse schepen apparatuur stond opgesteld van onder meer Duitse, Zweedse en Zwitserse herkomst, die in Engeland niet of zeer moeilijk was te krijgen. Ook hier gelukte het meestal wel om met veel inspanning en vooral improvisatie een oplossing te vinden voor de problemen, al moesten bijvoorbeeld de kruiser 'Jacob van Heemskerck' en de jager 'Isaac Sweers', die onvoltooid uit Nederland waren ontkomen, op Britse werven in sterk gewijzigde vorm worden afgebouwd, omdat de volgens de oorspronkelijke plannen noodzakelijke apparatuur — met name ten behoeve van de artillerie — niet meer te krijgen was.



Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie



L. L. von Münching

Op grond van het bovenstaande kan worden vastgesteld dat de Nederlandse marineleiding te Londen goed werk heeft gedaan. Daarnaast moet echter worden geconstateerd dat uit de beschikbare bronnen — met name uit de verhalen van de Parlementaire Enquêtecommissie — duidelijk blijkt dat bij de 'varende vloot' sterk de opvatting leefde dat 'Londen' zich onvoldoende realiseerde welke eisen de actieve deelname aan de zeeoorlog aan de mensen stelde; men had daar onvoldoende interesse voor hun wel en wee, voor zover het althans aspecten betrof die niet direct de uitvoering van de dienst raakten. Deze opvatting is zeker ten dele juist. Wat hier onder meer nadelig kan hebben gewerkt, is de omstandigheid dat Fürstner,

als zeer intelligent en met name op het gebied van de maritieme strategie zeer goed onderlegd man, sinds het einde van de jaren twintig geen varende plaatsingen meer had gehad. Hij was daardoor nogal van het varende bedrijf vervreemd. Toch dient de bespreking van de daden van de Nederlandse marineleiding te Londen te eindigen met een positieve noot: zij slaagde erin reeds tijdens de oorlog de geleden materieelverliezen voor een deel aan te vullen. Bij haar is het plan geboren — in een tijd, toen het gehele koninkrijk met uitzondering van Suriname, de Antillen en een zeer klein deel van Nieuw-Guinea in handen van de vijand was — om een mariniersbrigade te vormen die van het begin af aan in het bijzonder was bedoeld voor de

strijd in Nederlands-Indië. Vooral dank zij de effectieve hulp van het *US Marine Corps* was deze brigade inderdaad gereed om op korte termijn operationeel te worden ingezet, toen in augustus 1942 haar diensten nodig bleken te zijn.

Hiervoor werd melding gemaakt van de merkwaardige combinatie van twee functies — minister en Bevelhebber der Zeestrijdkrachten — in één persoon. Een dergelijke combinatie kende men in Nederlands-Indië reeds van oudsher. Commandant der Zeemacht in Nederlands-Indië en Hoofd van het departement van marine was bij het uitbreken van de oorlog schout-bij-nacht C. E. L. Helfrich, die op

ACTIES VAN JANTJES

Zelfs als men afziet van een behandeling van de acties der Koninklijke Marine in de meidagen van 1940 en die in de Indische wateren van december 1941 tot maart 1942, is het binnen het bestek van dit artikel onmogelijk om een overzicht te geven van de werkzaamheden der Koninklijke Marine tijdens de oorlog, als men zich tenminste niet wil beperken tot een even dorre als globale opsomming van schepen, vliegtuigen en operaties. Ik meen er daarom goed aan te doen op de avonturen van een paar eenheden wat uitvoeriger in te gaan, waarbij dan uiteraard uitdrukkelijk moet worden vermeld dat zij fungeren als — betrekkelijk willekeurig gekozen — voorbeelden, die gemakkelijk met een veelvoud van evenzo spannende avonturen zouden kunnen worden aangevuld.

Hr. Ms. 'Isaac Sweers' was in mei 1940 in aanbouw bij 'De Schelde' te Vlissingen en werd toen naar Engeland gesleept door de 'Zwarte Zee'. Nadat zij was afgebouwd bij de beroemde werf van Thornycroft kon zij in juli 1941 in dienst worden gesteld. De eerste commandant was kapitein-luitenant-ter-zee J. Houtsmuller, een expert op het gebied van asdic en radar (het vuur van de twee Bofors-dubbelmitrailleurs van 40 mm, die tot de bewapening van de 'Sweers' behoorden, kon worden geleid door in Nederland vóór de Duitse inval ontwikkelde radarinstallaties). Na een 'opwerkperiode' in de vlootbasis Scapa Flow en een aantal tochten vanuit Britse havens ter begeleiding van konvooiën, werd het schip in september 1941 naar de Middellandse Zee gedirigeerd, waar het aanvankelijk Gibraltar tot basis had en bestemd werd voor de begeleiding

Nadat de Nederlandse onderzeeboot 'O 21' haar Duitse 'collega', de 'U 95', bij verrassing tot zinken had gebracht, werden de overlevenden uit zee opgepikt en aan land gebracht. Op de loopplank de commandant van de 'U 95', kapitein-luitenant-ter-zee Gert Schreiber.

Geheel boven: de commandant van de 'O 21', luitenant-ter-zee der eerste klasse J. F. van Dulm, de Nederlandse onderzeebootcommandant die de grootste hoeveelheid vijandelijke tonnage tot zinken heeft gebracht.

van meerdere voor Malta bestemde konvooiën. In december daaropvolgend besloot de Britse marineleiding de 'Isaac Sweers', samen met de Britse jagers 'Sikh', 'Maori' en 'Legion', naar Alexandrië te zenden ter versterking van de vloot in het oostelijk bekken van de Middellandse Zee. De vier schepen verlieten in de nacht van 11 op 12 december Gibraltar onder commando van de Britse kapitein-luitenant-ter-zee G. H. Stokes. Een nacht later bevond Stokes' divisie zich ter hoogte van Tunesië, bij Kaap Bon, waar zij een formatie van twee Italiaanse kruisers ontmoette, die al op een vroeger tijdstip verkend was door een Wellington van de RAF.

Stokes leidde zijn schepen onder de kust, in de hoop dat zij tegen de donkere achtergrond van het land niet zichtbaar zouden zijn voor vijandelijke waarnemingen. De vijand ontdekte hen inderdaad pas toen de 'Sikh', die voorop voer, het vuur opende en de voorste kruiser met torpedo's en de achterste met haar geschut attaqueerde. De Italiaanse kruiser 'Alberico da Barbiano', werd onmiddellijk getroffen en was binnen enkele ogenblikken één vlammenzee: zij en de andere kruiser, de 'Alberto da Giussano', vervoerden een lading benzine, die bestemd was voor de Italiaanse troepen, die in Noord-Afrika opereerden.

Nadat de 'Barbiano' zo binnen verbluffend korte tijd was uitgeschakeld, was de beurt aan de 'Giussano', die weliswaar nog het vuur opende (dat echter veel te hoog gericht was), maar bijna onmiddellijk daarna eveneens tot een brandend wrak werd gereduceerd, doordat zij werd getroffen door torpedo's en granaten, afgevuurd vanaf de 'Sikh', de 'Legion' en de 'Sweers'.

Twee weken na dit succes werd overste Houtsmuller afgelost door zijn ranggenoot W. Harmen. Deze verklaarde later tegenover de Enquêtecommissie dat hij, als de 'Sweers' met Britse jagers samen een konvoi escorteerde, herhaaldelijk werd aangewezen als 'Captain D'. dat wil zeggen als leider van het escorte. Een duidelijker bewijs dat de Britten de 'Sweers' als een volwaardig partner accepteerden, was niet denkbaar. Tijdens één van deze escorte-operaties, in januari 1942, kreeg de 'Sweers' order om aan de Britse jager 'Gurkha', die een torpedotreffer in het achterschip had gekregen, assistentie te verlenen. Met een tros, die over het voorschip was uitgebracht, wist de 'Sweers', achteruit stomend, de 'Gurkha' weg te slepen uit de brandende plas olie die zich rondom het schip had gevormd. Ver-

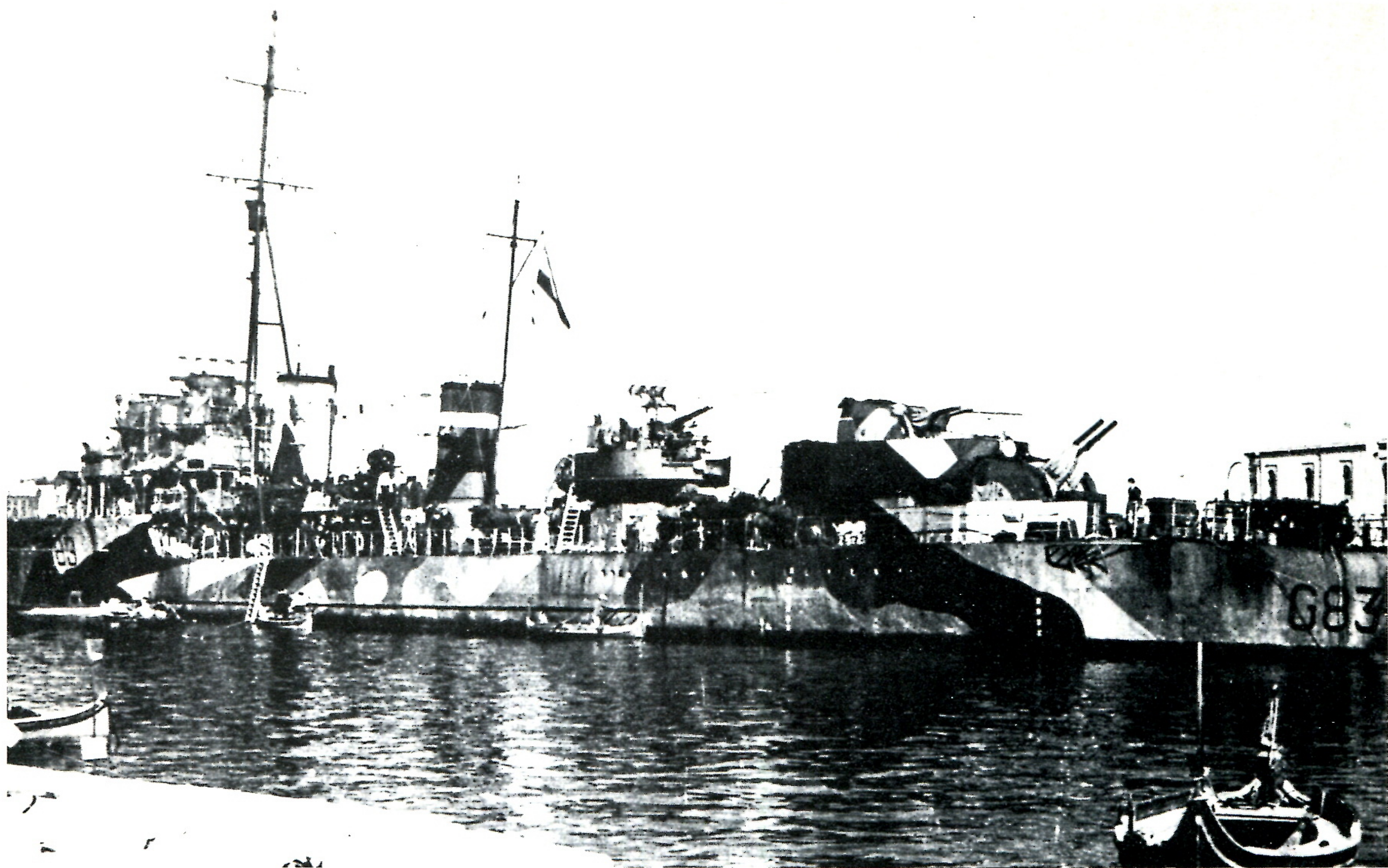
volgens konden alle opvarenden worden gered. De laatste actie waaraan de 'Sweers' deelnam was de invasie van Noord-Afrika, tijdens welke operatie zij wederom escortediensten verrichtte. Bij het begeleiden van een formatie tankers werd zij in de nacht van 12 op 13 november getroffen door twee torpedo's, die werden afgevuurd door de Duitse onderzeeboot 'U 431'. Eén van deze beide torpedo's explodeerde in een volle olietank, waarvan de inhoud dadelijk in brand vloog. Deze treffer is wel de voornaamste oorzaak geweest dat slechts ongeveer tachtig van de ongeveer tweehonderd opvarenden van de 'Sweers' de ondergang van hun schip overleefden.

Het tot zinken brengen van een vijandelijke soortgenoot is altijd een bijzonder succes voor een onderzeeboot. Dit is drie Nederlandse onderzeeboten gelukt. Op 9 februari 1943 werd de Italiaanse onderzeeër 'Malachite' het slachtoffer van een torpedo, gelanceerd door Hr. Ms. 'Dolfijn', die het jaar daarvoor van de Britse marine was overgenomen.

Een ander tijdens de oorlog in Engeland gebouwd schip, Hr. Ms. 'Zwaardvisch', wist op 6 oktober 1944 de Duitse 'U 168' tot zinken te brengen.

De merkwaardigste van de drie 'kills' is echter zonder enige twijfel die van Hr. Ms. 'O 21', die op 28 november 1941 onder bevel stond van luitenant-ter-zee der eerste klasse J. F. van Dulm (de Nederlandse onderzeebootcommandant die de grootste hoeveelheid tot zinken gebrachte vijandelijke tonnage op zijn naam heeft staan). De 'O 21' was in de nacht op weg naar haar basis Gibraltar, toen de officier van de wacht een verdacht silhouet waarnam, waarvan de identiteit aanvankelijk niet met voldoende zekerheid kon worden vastgesteld. Toen het onbekende schip echter lampseinen ging afgeven, werden deze door de Britse seiner, die op de 'O 21' was gedetacheerd, geïdentificeerd als afkomstig van een Duitse onderzeeboot. Onmiddellijk daarop vuurde de 'O 21' twee torpedo's uit haar hekbuizen (de buizen in het achterschip), waarvan één doel trof. Bij het verhoor van de overlevenden van de Duitse 'U 95' bleek dat men daar aan boord iets te lang had getwijfeld of men met een vriend dan wel met een vijand te doen had: de Nederlandse boten van de serie-O 21 en volgende hadden namelijk een nogal 'Duits' aandoend silhouet.

Drs. Ph. M. Bosscher



L. J. van Munching



Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie



Aneco

Vice-admiraal J. Th. Fürstner, aanvankelijk Chef Marinestaf, werd in 1939 ook Bevelhebber der Zeestrijdkrachten en in 1942 minister.

Linksboven: de 'Isaac Sweers' in de haven van Valetta op Malta na twee Italiaanse kruisers tot zinken te hebben gebracht.

Linksonder: uitgeweken adelborsten van de Koninklijke Marine kregen in Engeland een voortgezette opleiding.

Rechts: de bemanning van de 'Dolfijn' geniet van het voorbijvaren van een driemaster. Zij zou echter ook de Italiaanse onderzeeboot 'Malachite' tot zinken brengen.



Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie

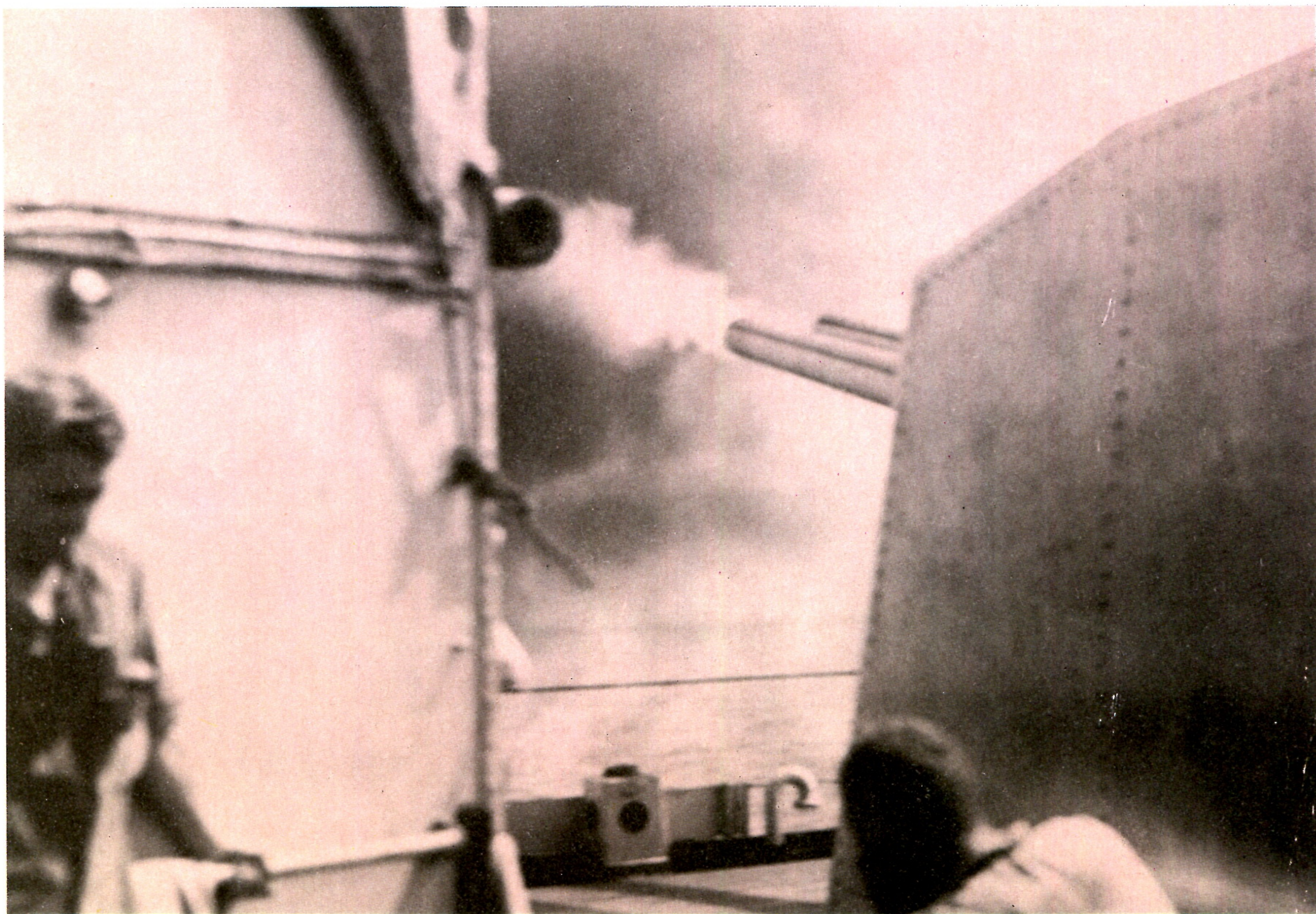
koninginnedag 1940 werd bevorderd tot vice-admiraal. In tegenstelling tot Fürstner was Helfrich wel operationeel bevelhebber, althans tot 15 januari 1942, toen het ABDACOM (*American-British-Dutch-Australian Command*) met zijn werkzaamheden begon. Dit commando kreeg de operationele leiding over alle geallieerde strijdkrachten voor de verdediging van de *Malay Barrier* (Malakka en de Indische archipel); de in dat gebied aanwezige schepen kwamen toen onder het operationele bevel van de Amerikaanse admiraal Thomas C. Hart, de vliegtuigen onder dat van zijn landgenoot generaal-majoor L. H. Brereton. Dat de Nederlandse vloot en de Marineluchvaartdienst (MLD) in de archipel hierdoor

onder twee verschillende operationele bevelhebbers kwamen, bleek al spoedig in de praktijk bijzonder nadelig. Ook in andere opzichten kan van het ABDACOM worden gezegd dat het weliswaar als eerste compleet geïntegreerde geallieerde commando tijdens de oorlog een zeer interessant historisch verschijnsel is, maar tegelijk een duidelijk voorbeeld van 'hoe het niet moet'. Helfrich kreeg de complete leiding over de Nederlandse zeestrijdkrachten (niet over de MLD) in de Indische Archipel terug, toen hij op 14 februari 1942 Hart afloste, die — formeel om 'gezondheidsredenen' — zijn functie neerlegde. Nog geen twee weken later werd ABDACOM opgeheven. Helfrich vertrok op 2 maart per Catalina-

vliegboot naar Ceylon. Te Colombo vestigde hij zijn hoofdkwartier als Bevelhebber der Nederlandse Strijdkrachten in het Oosten. Gedurende het verdere verloop van de oorlog had hij ten opzichte van de Nederlandse marinestrijdkrachten in Azië, Australië en het gebied van de Indische Oceaan dezelfde bevoegdheden als Fürstner ten opzichte van de marine op het Europese strijdtoneel; ook over de strijdkrachten van het KNIL (landtroepen en Militaire Luchtvaart) oefende hij een zeker administratief gezag uit, dat hij echter in de praktijk met andere instanties moest delen. De operationele leiding over de Nederlandse strijdkrachten was ook hier in handen van Amerikaanse of Britse bevelhebbers.

SPOOKSCHIP BLUFT VUREN

WOLF KIELICH



Voor de Japanners moet Hr. Ms. 'Tromp' een spookschip zijn geweest (de Australiërs gaven het schip deze karakterisering als erenaam), want hoewel zij niet minder dan vijf keer bekendmaakten deze lichte kruiser tot zinken te hebben gebracht, werden zij de hele oorlog telkens opnieuw met dit schip geconfronteerd en uiteindelijk keerde de 'Tromp' in januari 1946 behouden uit de Indische wateren in Nederland terug.

Toen in mei 1940 de Duitsers Nederland binnenvielen, bevond de nog geen twee jaar oude kruiser zich op zee in de buurt van Sumbawa. Het schip bleef in de wateren van de Indische Archipel patrouilleren en oefeningen houden tot het in de nacht van 19 op 20 februari 1941

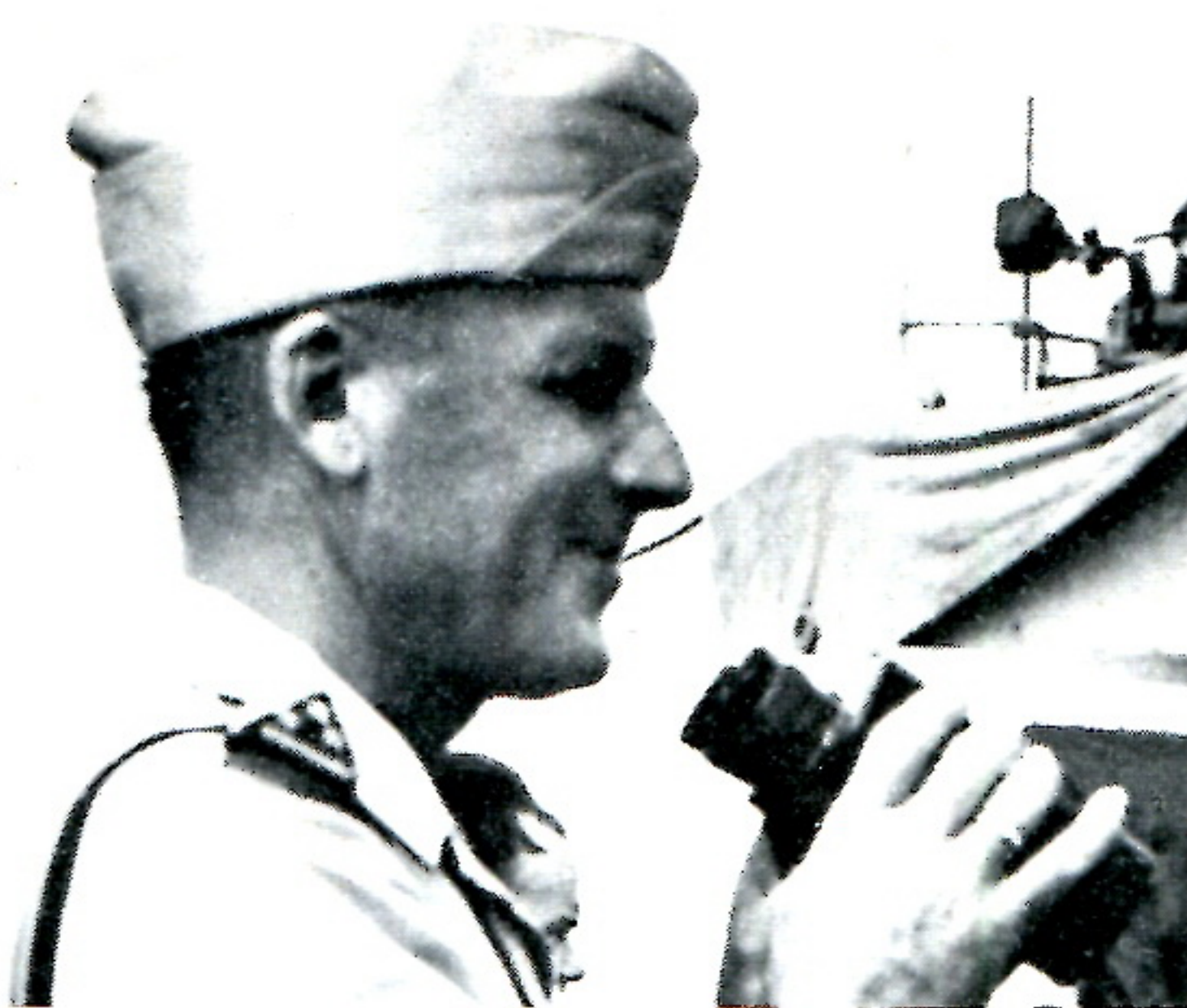
de vuurdoop onderging in een korte felle actie, die bijna fataal werd voor de 'Tromp'.

De Japanners waren in deze nacht bezig troepen aan land te zetten bij het plaatsje Sanur aan de zuidoostkust van Bali. Admiraal Helfrich beval schout-bij-nacht Doorman met zijn geallieerde *Striking Force* een *hit and run raid* uit te voeren op de vijandelijke invasievloot voor de kust van Bali. De bedoeling was de Japanners te overrompelen met een korte, heftige aanval, die in twee etappes zou worden uitgevoerd. De eerste etappe kwam voor rekening van de kruisers 'De Ruyter' en 'Java', de Nederlandse torpedobootjager 'Piet Hein' en de Amerikaanse jagers 'Ford' en 'Pope'. Deze schepen zouden twee uur later worden gevolgd

door de 'Tromp' en vier Amerikaanse jagers. Het was helder, rustig weer, het zicht bedroeg ongeveer acht kilometer en de maan was al onder, toen de eerste aanvalsgolf met hoge snelheid Straat Badung tussen Bali en het eiland Penida binnenstormde. De Japanners werden volledig verrast, maar aan boord van de jagers 'Oshio' en 'Asashio' herstelde men zich onmiddellijk, ontstak de zoeklichten en opende een voortreffelijk gericht vuur op het geallieerde smaldeel. De 'Piet Hein' werd tot zinken gebracht. Toen twee uur later de 'Tromp', voorafgegaan door de vier Amerikaanse jagers, in Straat Badung verscheen, was de vijand uiteraard op zijn hoede. De Amerikanen lanceerden vijftien torpedo's op de

'Oshio' en 'Asashio', die geen van alle doel troffen. Daarna kreeg de 'Tromp' het zwaar te verduren. Om negen over twee stond de kruiser plotseling in het felle schijnsel van een sterk zoeklicht aan stuurboordzijde en even later viel het eerste salvo volkomen dekkend op het schip. Elf voltreffers richtten zware schade aan op de brug en bovenbouw; de vuurleiding viel uit; het stuurboordzoeklicht en alle gyrokompassen raakten onklaar; er was een gat in de romp beneden de waterlijn. Tien bemanningsleden werden gedood, zeventien zwaar en dertien licht gewond. Maar de commandant, kapitein-luitenant-ter-zee De Meester, bleef op de brug en wist niet alleen zijn schip te behouden, maar ook nog minstens één voltreffer op

Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie



toen een tweede aanval op Sabang werd uitgevoerd. Deze keer zouden niet alleen de vliegtuigen het offensieve werk doen, maar was een gecombineerde lucht-, geschut- en torpedo-aanval gepland, waarbij de 'Tromp' tot taak kreeg samen met drie Britse torpedobootjagers de Baai van Sabang binnen te dringen om van dichtbij doelen op de wal te beschieten. Alles wat vuren kon, vuurde. Het lawaai was oorverdovend. Alleen met de hoofdbatterij werden al 205 springgranaten van 15 cm afgevuurd. Het enthousiasme was groot, toen een aantal granaten een schip in de haven trof, dat prompt 'onder indrukwekkende verschijnselen' in de lucht vloog. Maar de 'Tromp' bleef zelf ook niet ongedeerd. De kruiser ontving van wal-

Links: de lichte kruiser 'Tromp' van de Koninklijke Marine heeft tijdens de oorlog aan verscheidene acties deelgenomen. Een van de belangrijkste acties was het assisteren bij de landingen te Balikpapan in juni 1945, waar Australische troepen aan land werden gezet.

Boven: vanaf de 'Tromp' bekeek een van de officieren, C. C. de Rooy, met een verrekijker het resultaat van een salvo op de kust bij Balikpapan. De 'Tromp' had al met haar eerste salvo een voltreffer geplaatst op een Japans emplacement.

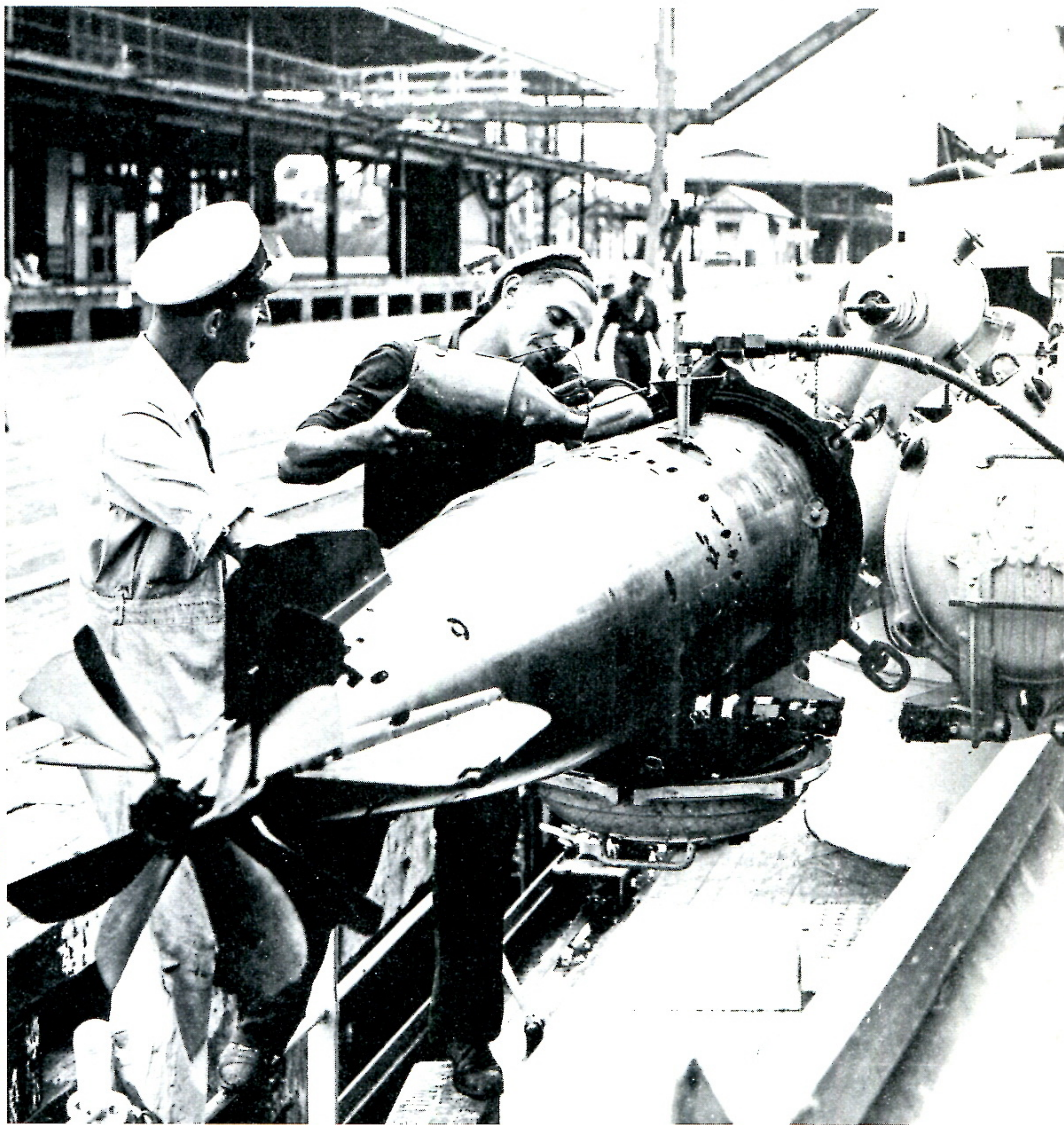
Rechts: in de haven van Sabang, in het noorden van Sumatra, kon de 'Tromp' even bijkomen van de acties; zij was toe aan een opknapbeurt. Van de gelegenheid werd gebruik gemaakt om torpedo's te laden en van brandstof te voorzien. Enige tijd later zou de 'Tromp' weer naar zee gaan.

de 'Oshio' te plaatsen, die vrij ernstige schade aanrichtte, doch het schip kon de strijd voortzetten.

De volgende ochtend kreeg de zwaar gehavende 'Tromp' nog een luchtaanval van negen Japanse bommenwerpers te verduren, die evenwel met het 40 mm-luchtafweergeschut op de vlucht werden gejaagd. In Surabaja werden de gesneuvelden begraven en de gewonden naar het hospitaal gebracht, waarna de 'Tromp' bevel kreeg zich met spoed naar Australië te begeven om in dok te gaan.

Nederlands-Indië capituleerde voor Nippons overmacht en gedurende de volgende twee jaren verbleef de 'Tromp' in de Australische wateren met Fremantle als voornaamste basis. Maandenlang verrichtte de kruiser vrijwel uitsluitend konvooidiensten, waarbij weinig spannends voorviel tot verdriet van de bemanning, al kreeg die gelegenheid te over om hechte banden aan te knopen met Australische schone en barkepers. De kans om de vijand ervan langs te geven kregen ze pas weer toen de 'Tromp' in januari 1944 werd toegevoegd aan de *Eastern Fleet* en naar Trincomali op Ceylon vertrok. Inmiddels had er ook een commando-wisseling plaatsgevonden: De Meester had het bevel over de kruiser overgedragen aan overste F. Stam. 'Trinco' was een heel wat minder comfortabele basis dan Fremantle, maar de fel begeerde actie liet nu niet lang meer op zich wachten. Op 16 april verliet een enorme geallieerde vloot, bestaande uit zeventwintig oorlogsbodems (vliegkampschepen, slagschepen, slag-

Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie



kruisers en jagers) en varende onder zes verschillende vlaggen, de haven van Trincomali en zette koers naar Sabang. De 'Tromp' en 'Van Galen' waren ook van de partij. De bedoeling was Sabang, dat door de Japanners als marinebasis werd gebruikt, met vliegtuigen van de vliegkampschepen aan te vallen. De taak van de 'Tromp' was dus meer defensief dan offensief en tot gevechtshandelingen zou het ook bij deze operatie-Cockpit niet komen, ook al werd de luchtaanval op Sabang een groot succes. In mei volgde nog een soortgelijke operatie, nu tegen Surabaja gericht. Het was allemaal erg interessant om mee te maken, maar ook nu hoefden de kanons van de 'Tromp' niet in actie te komen. Dat gebeurde pas weer in juli 1944,

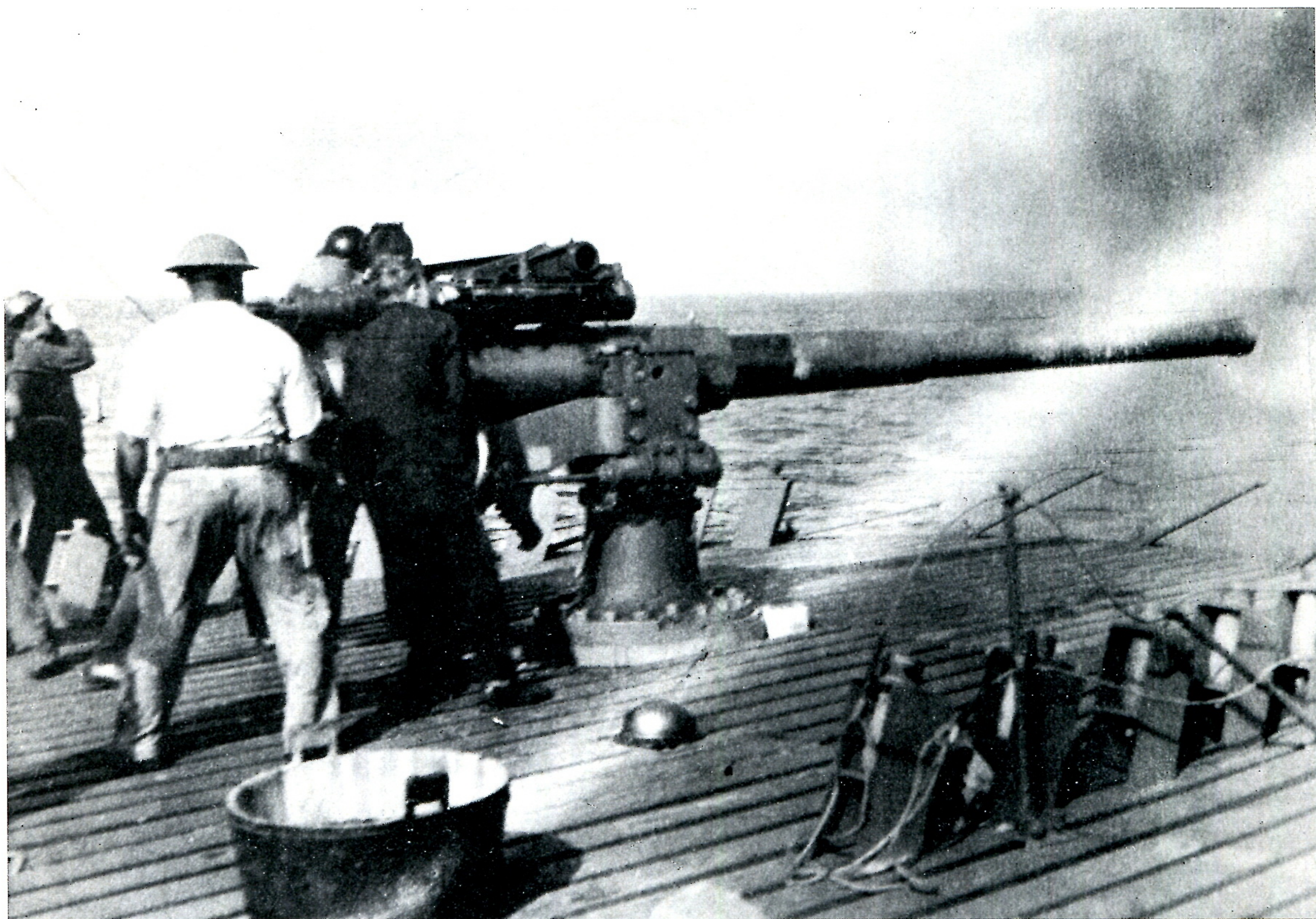
batterijen vier voltreffers, maar ... geen van deze granaten ontplofte. Twee werden er door matroos-eerste-klasse Hendriks en majoor-machinist Steenaard met groot gevaar voor eigen leven overboord gezet. Ook de andere richtten weinig schade aan.

In april en mei 1945 nam de 'Tromp' nog deel aan een actie tegen Japanse bases op de Andamanen en Nicobaren, waarbij een te vroeg exploderende granaat het leven kostte aan twee opvarenden en twaalf anderen verwondde. In juni assisteerde de 'Tromp' bij de Australische landingen te Balikpapan en bombardeerde met groot succes doelen op de kust. Enkele weken later capituleerde Japan en was de oorlogscarrière van de 'Tromp' ten einde.

DE BEHARTIGING VAN DE BELANGEN
VAN DE ZEEVARENDEN

ZEEMANS WELVAREN

L. L. VON MÜNCHING



Onder alle omstandigheden moest tijdens de oorlog de uitgeweken koopvaardijvloot blijven varen. Daarvoor moesten maatregelen worden genomen, die natuurlijk niet alleen betrekking hadden op voedselvoorziening, brandstof en materialen, doch er moest ook voor worden gezorgd dat de schepen voldoende waren bemand. De 'verhuurder' van de schepen, in feite de regering, moest hiervoor zorgen door *time-charter*-condities en ook door *bare boat-charter*. De gevaren waaraan bemanning en schepen blootstonden, waren veel groter dan voor de oorlog, doch reeds voor 10 mei 1940 had men gevarentoelagen toegekend aan bemanningen van bepaalde schepen. Teneinde zeker te stellen dat de koopvaardijvloot ook in de toekomst

Op Nederlandse koopvaarders kreeg de bemanning les in het bedienen van het geschut.

permanent bemand zou blijven, werd de minister van defensie bij Koninklijk Besluit van 6 juni 1940 gemachtigd regels vast te stellen, op grond waarvan Nederlanders en Nederlandse onderdanen die niet dienstplichtig waren, verplicht werden persoonlijke diensten te verrichten bij of ten behoeve van de scheepvaart. Dit KB hield echter geen sancties in, zodat niet kon worden ingegrepen, als zeevarenden weigerden weer aan boord te gaan. Weliswaar kon de zeeman niet meer afmonsteren, doch dit hield niet in dat hij onder alle omstandigheden verplicht was te blijven varen. Het belang van de oorlog-

voering liet evenwel steeds minder toe dat bepaalde schepen niet meer zouden kunnen uitvaren door gebrek aan bemanning.

Ook de Engelsen hielden hun schepen in bedrijf en als bondgenoot kon Nederland moeilijk anders handelen. Zo kwam het dat bij KB van 11 maart 1942 de 'vaarplicht' werd ingesteld, op grond waarvan de zeeman die nog geen zestig jaar was, kon worden verplicht dienst te doen aan boord van Nederlandse schepen. Behalve de verplichting tot varen en de strafbedreiging bij overtreding, kende dit besluit ook bepalingen betreffende de dienstverhouding van de zeeman en voorwaarden van de arbeidsovereenkomst. De vraag of dit besluit noodzakelijk was, is niet eenvoudig te beantwoorden. Er

Nederlandsche Regerings Persdienst Radio Oranje.

Uitzending van donderdag 17 april 1941.

Mededeeling van Mr. Steenberghe, minister van Handel, Nijverheid en Scheepvaart en van Financiën a.i.

Landgenooten,

Door de Hilversumsche Radio is de vorige week het bericht verspreid, dat de Engelsche Regeering door middel van het Nederlandsche Scheepvaart Comité in Londen de Nederlandsche zeelieden zou hebben bedreigd met intrekking van den steun aan hun familieleden, indien zij weigerden verder in dienst van Engeland te varen. Na dezen aanloop kwam dan de mededeeling, dat in de toekomst vanzelfsprekend de Duitschers de uitbetaling aan familieleden zouden doen stopzetten, indien vaststaat, dat de Nederlandsche zeeman in Engelschen dienst is of dat zijn schip in het belang van Engeland vaart. (...)

Het schijnt dengene, van wien de boven geciteerde mededeeling is uitgegaan en die zich Commissaris voor de zee- en binnenscheepvaart noemt, te zijn ontgaan, dat er een wettige Koninklijke Nederlandsche Regeering is, die met volledige instemming en steun van de Nederlanders in het bezette gebied en in de overzeesche gebiedsdeelen den strijd tegen den overweldiger van ons land voortzet. Hierdoor staat het voor iederen Nederlander onomstootelijk vast, dat onze zeelieden met hun schip in dienst staan van de eigen Overheid en varen in het belang van hun eigen bezette vaderland.

Reeds uit deze doelbewuste verdraaiing van de feitelijke verhoudingen zal U het karakter van de bovengenoemde bekendmaking voldoende zijn gebleken. Ten overvloede wil ik hier echter officieel verklaren, dat van dergelijke dreigementen van de zijde van de Nederlandsche Scheepvaart- en Handelscommissie te Londen, welke de haar toekomende bevoegdheden geheel aan de eigen Nederlandsche Regeering ontleent en uitsluitend namens deze Regeering handelt, nooit sprake is geweest.

(....) Integendeel is het weer kenmerkend voor de mentaliteit van den bezetter, dat hij de Nederlandsche zeelieden, die varen in het belang van de eigen rechtvaardige zaak en daarvoor hun leven riskeeren, tracht te treffen in wat hun het dierbaarste is en dit vanzelfsprekend vindt.

Hiertegenover wil ik thans officieel het volgende verklaren:

De Koninklijke Nederlandsche Regeering stelt zich garant voor alle betalingen, welke zijn of nog zullen worden gedaan aan de naaste familieleden van Nederlandsche zeelieden. Deze Regeeringsgarantie geldt voor het volle bedrag van de voor hen vastgestelde week- of maandbrieven, dan wel voor de hoogte der uitkeeringen, welke tot dusvoor uit anderen hoofde aan hen zijn gedaan. Voor zover door dit optreden van den vijand minder uitbetaald mocht worden dan waarop de familie recht heeft, doe ik een beroep op de landgenooten in het bezette gebied om de betrokkenen op den boven aangegeven voet te steunen of te blijven steunen. Gij kunt ervan verzekerd zijn, dat de bedragen, welke gij hieraan ten koste legt, U te zijner tijd volledig zullen worden terugbetaald. (...)

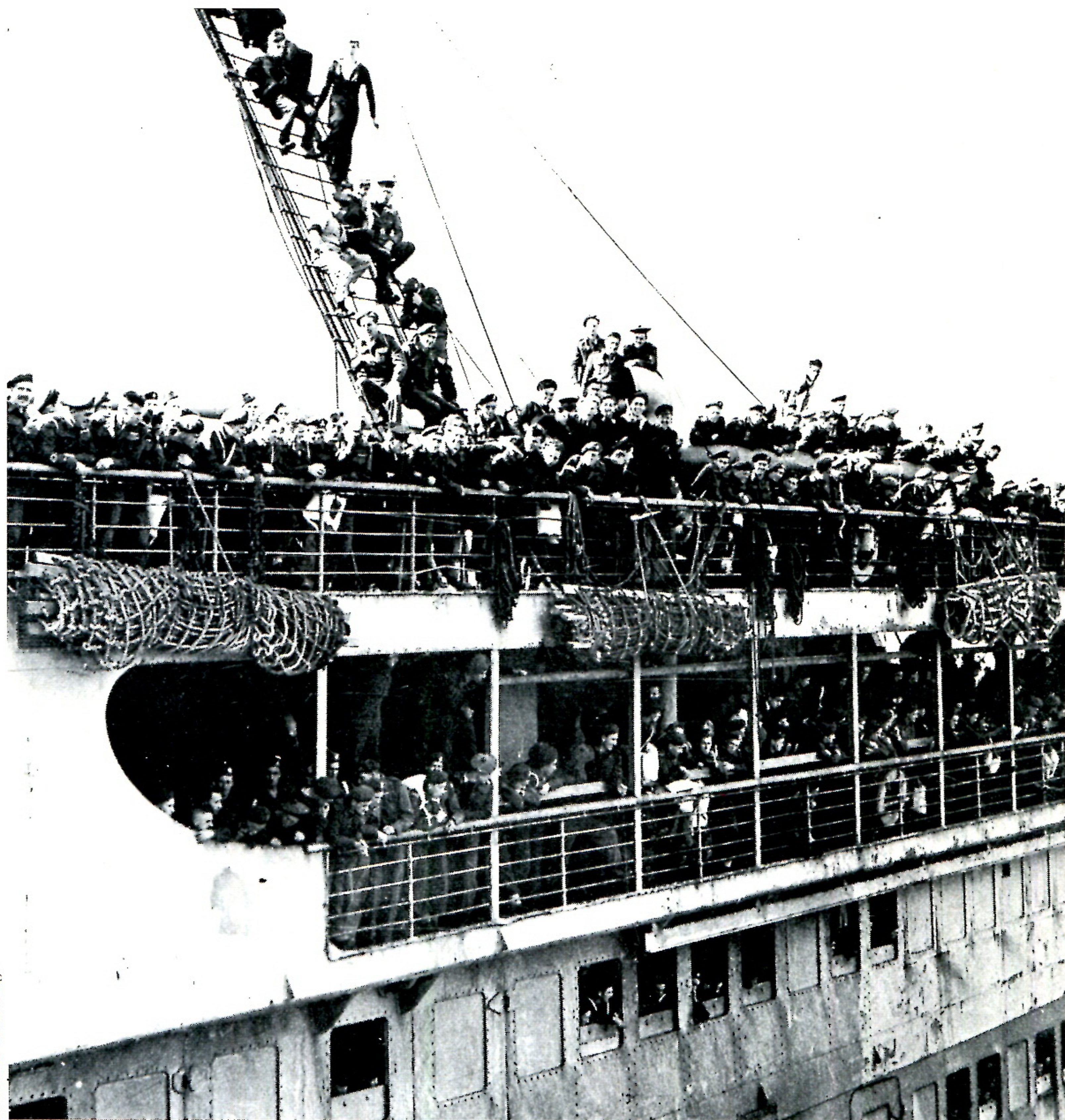
zijn tenslotte tijdens de oorlog slechts een klein aantal deserteurs geweest uit onwil om te varen. De ministers Steenberghe en Kerstens achtten dit vaarplichtbesluit echter noodzakelijk om te voorkomen dat de Nederlandse scheepvaart zou worden lamgelegd ten gevolge van een toenemend aantal onwillige zeelui.

De verhouding tussen werkgevers en zeevarend personeel werd ook tijdens de oorlog geregeld in de cao van 1939; hierin waren in Nederland partij geweest: de werkgeversbonden en de contactcommissie van organisaties van werknemers ter koopvaardij. Deze cao bleef tijdens de oorlog gehandhaafd.

Omdat de banden met het bezette gebied verbroken waren, kregen de zeevarenden geen

stelde een 'geschillencommissie' in voor het bespreken van eventuele moeilijkheden.

Voor de oorlog werkte de CKO samen met de CBT in de 'contactcommissie van organisaties van werknemers ter koopvaardij', waarvan in 1941 in Engeland eveneens een voortzetting tot stand kwam. Deze commissie trachtte samen met een commissie van leden van de Nederlandse Scheepvaart- en Handelscommissie (NSHC) geschillen te beslechten die voortkwamen uit de arbeidsvoorwaarden. In 1943 werd nog een commissie ingesteld voor de onderhandelingen tussen werkgevers en werknemers, de zogenaamde Onderhandelingscommissie. Deze kon arbeidsvoorwaarden bespreken en de regering voorstellen dienaangaande doen.



De 'Volendam' van de Holland-Amerika-Lijn werd ingeschakeld als troepentransportschip.

hulp meer van hun bonden. Na enige tijd werd daarom de Centrale van Koopvaardij-Officiëren (CKO) heropgericht; het ledental van deze centrale bedroeg aanvankelijk driehonderd, doch steeg tijdens de oorlog tot ongeveer drieduizend. Daarnaast ontstond in Engeland een 'Centrale Bond van Transportarbeiders', die in feite een voortzetting was van de in Nederland bestaande Centrale Bond van Transportarbeiders (CBT), die aansluiting vond bij de eveneens in Engeland opgerichte *Belgian Dutch Danish French Polish Central Transport Workers Organization*. De CBT in Engeland

Er ontstond in Engeland een ernstig conflict tussen de minister van handel, nijverheid en scheepvaart en de NSHC. De oorzaak was dat minister Kerstens meermalen in contact was getreden met vertegenwoordigers van werknemers buiten de NSHC om. De NSHC zag dit ongaarne, omdat zij als organisatie, die voor het merendeel uit reders bestond, meende meer inzicht te hebben in de heersende arbeidsverhoudingen dan een minister met slechts weinig kennis van scheepvaartzaken. Zonder medeweten van de NSHC was namelijk het Zeeschepenbesluit 1942 tot stand gekomen en had de minister besprekingen gevoerd met werknemersvertegenwoordigers over een vooroverleg tussen werknemers en NSHC over de tekst

van circulaire en instructies aan gezagvoerders. De minister had hiermee het vertrouwen van de NSHC ernstig geschaad. Deze crisis zou de exploitatie van de koopvaardijvloot ernstig hebben kunnen benadelen. Alleen de scheepvaartdeskundigen die in Engeland en de Verenigde Staten in de NSHC een positie hadden, konden de bewindvoering van de koopvaardij overnemen. Het was dus noodzakelijk beide partijen met elkaar te verzoenen. Op uitnodiging van de voorzitter van de raad van ministers, P. S. Gerbrandy, werd daarom op 12 juni 1943 een bespreking gehouden. De bemiddelende rol van Gerbrandy moet hier in het bijzonder worden genoemd. Tijdens een tweede bespreking, op 5 juli 1943, gaf Kerstens toe dat

de zeeman bepaalde uitkeringen, indien hem in diensttijd een ongeval overkwam. Teneinde deze wet buiten bezet gebied te kunnen toepassen werd op 3 januari 1941 te Londen de stichting Zeerisico 1940 opgericht, nadat de NSHC en enkele overgeplaatste rederijen in juni 1940 al hadden besloten de uit de wet voortvloeiende kosten onderling te dragen. Bovendien was intussen een regeling getroffen met de minister van sociale zaken, waarbij de regering zich onder bepaalde voorwaarden garant stelde, zodra de kosten tijdens de oorlog boven een bepaald percentage van het salaris zouden uitgaan. Na de bezitsvordering in juni 1942 werden ook de schepen bij deze stichting aangesloten die tot dusver buiten deze organi-

onder meer de Zeeongevallenwet zodanig aangevuld, dat ziekten door oorlogsactiviteiten zouden worden beschouwd als ongevallen. Ook de vergoedingen voor gewone zeeongevallen werden later met vijftig procent verhoogd en daardoor gelijkgesteld met oorlogsongevallen. De NSHC zorgde bij overlijden voor het beheer van de nalatenschap, het plaatsen van een grafsteen en het onderhoud van het graf. De reeds voor de oorlog ingevoerde zogenaamde week- en maandbrieven werden tijdens de oorlog normaal voortgezet, zodat de familie van de zeeman in Nederland een deel van zijn gage ontving. Toen de bezetter begin 1941 bekendmaakte dat deze betalingen zouden worden gestaakt, indien vaststond dat de zeeman in

★ RECHTSPOSITIE

van den zeeman wettelijk geregeld

DEZER DAGEN is een Koninklijk Besluit afgekondigd, waarin de rechtspositie van den zeeman onder de tegenwoordige omstandigheden wettelijk is gelegd, het zgn. "Vaarplichtbesluit" d.d. 1942".

Het is niet de bedoeling van dit besluit om belangrijke wijzigingen te brengen in de omstandigheden, waaronder de Nederlandsche zeeman zijn Vaderland dient. Het beoogt slechts de praktijk, die sinds de invasie van Nederland is uitgegroeid, een juridisch fundament te geven en den zeeman de bescherming te verzekeren van een geregelde rechtspositie, waarop ieder burger van een vrij land aanspraak kan maken.

Toen de inval in Nederland de Regeering dwong om den strijd tegen den vijand uit het buitenland voort te zetten, moesten alle beschikbare krachten voor dezen strijd worden gemobiliseerd. Een der machtigste wapenen, welke de Regeering had, was de Koopvaardijvloot. Het was echter niet voldoende, dat de rederijen, voorzover deze nog zelfstandig konden optreden, haar schepen ter beschikking stelden. Deze schepen moesten ook met Nederlandsche zeelieden worden bemand. Reeds in 1940 kwam dus een regeling voor den vaarplicht der zeelieden tot stand.

Het is echter duidelijk, dat niet alleen men worden volstaan met het vaststellen der plichten van de zeelieden, doch dat hiartegenover ook rechten moesten staan.

Hier was de situatie voor den zeeman minder eenvoudig dan die der door de Regeering opgeroepen militairen. Er was, op enkele punten na, geen reden om belangrijke wijziging te brengen in de arbeidsvoorwaarden der zeelieden, die van geval tot geval aanzienlijk kunnen verschillen. De praktijk werd dus, dat werkgevers en werknemers ook verder onderling overleg pleegden over deze arbeidsvoorwaarden. De Regeering hield echter een oog in het zeil. Bovendien ontwikkelde zich een gewoonte, dat zeelieden, die meenden voor ernstige grieven geen redres te kunnen krijgen bij hun werkgever, zich wendden tot den Minister van Handel, Nijverheid en Scheepvaart.

Nadat op deze manier eenige ervaring was opgedaan met de positie van den zeeman in oorlogstijd, leek het oogenblik gekomen om de gegroeide praktijk een wettelijke basis te geven. Dit is nu geschied in het nieuwe besluit.

Natuurlijk handhaaft dit besluit den plicht van den Nederlandschen zeeman onder de zestig jaren om dienst te doen op Nederlandsche schepen. Zolang de zeeman dezen plicht echter naar behooren vervult, heeft hij, zooals in de praktijk reeds het geval was, recht op een behoorlijk loon en de verdere arbeidsvoorwaarden, welke de Minister van Handel, Nijverheid en Scheepvaart goedkeurt of zelfs vaststelt. In de praktijk zal de Minister zich als regel beperken tot het goedkeuren der tusschen werkgevers en werknemers overeenge-

komen arbeidsvoorwaarden. Hij moet zich echter wel een zekere macht voorbehouden. Eenerzijds dient hij te voorkomen, dat te zware lasten op de reeders worden gelegd, die anders dan in den oorlog van 1914 tot 1918, niet meer vrij zijn om hun schepen zoo te gebruiken, dat zij de hoogste opbrengsten geven, doch gebonden zijn aan algemeene vrachtregeelingen. Anderzijds moet hij erop toezien, dat de zeeman, die in dezen tijd zijn zwaren plicht doet, ontvangt wat hem toekomt. Bovendien houdt de Minister toezicht op de nakoming der arbeidsvoorwaarden door het beroep, dat de zeeman op hem heeft, indien hij meent, dat hij voor ernstige grieven bij zijn werkgever geen redres kan krijgen.

De zeeman, voor wien door redenen buiten zijn schuld de vaarplicht niet meer geldt en in wiens onderhoud niet door arbeid of anderszins is voorzien, krijgt een garantie, dat voor hem zal worden gezorgd, totdat hij in Nederland zal zijn teruggekeerd.

Aan den vaarplicht is kracht bijgezet door een aantal strafbepalingen. Dit beteekent, dat de zeeman, die ervan wordt beschuldigd zijn plicht tegenover het Vaderland te hebben verzuimd, zal terechtstaan voor zijn eigen rechter, de Nederlandsche rechtbank te Londen of, voor lichtere vergrijpen, de Nederlandsche kantongerechten in het Vereenigde Koninkrijk.

Het nieuwe vaarplichtbesluit zal, met een uitvoerige toelichting, aan elken Nederlandschen zeeman worden uitgereikt.

met betrekking tot de inhoud van de circulaire over de arbeidsvoorwaarden kon worden volstaan met het advies van een nader in te stellen Adviescommissie. Vertegenwoordigers van werkgevers en werknemers zouden hierin zitting hebben, terwijl een vertegenwoordiger van de minister aanwezig zou zijn als toehoorder. Beide partijen gingen akkoord met dit compromisvoorstel.

In nauw verband met de arbeidsvoorwaarden voor opvarenden van de Nederlandse handelsvloot stonden de sociale voorzieningen en organisaties die ten doel hadden de zware taak van de zeeman naar vermogen te verlichten. In de eerste plaats moet dan de Zeeongevallenwet 1919 worden genoemd. Deze garandeerde

Het in Engeland verschijnende weekblad 'Vrij Nederland' publiceerde op 28 maart 1942 een toelichting op het Vaarplichtbesluit.

satie waren gebleven. De Nederlandse regering wees twee commissarissen aan die moesten toezien op het bestuur en in verschillende havens werden agentschappen gevestigd.

Direct na het uitbreken van de oorlog in september 1939 waren de rederijen en vakorganisaties overeengekomen de uitkeringen voor oorlogsongevallen te verhogen met vijftig procent; reeds in februari 1940 bleek het noodzakelijk deze aanvullende overeenkomst te herzien en uit te breiden. Tijdens de oorlog werden deze uitkeringen nog verder verbeterd. Zo werd

geallieerde dienst voer, stelde de regering in Londen zich onmiddellijk garant voor alle uitbetalingen voor alle hun rechtens toekomende uitbetalingen.

Om aan de financiële gevolgen te kunnen voldoen werd op 10 juli 1941 de Stichting Week- en Maandbrieven opgericht. In het bestuur van deze stichting zaten regeringsvertegenwoordigers, reders en afgevaardigden van de werknemersorganisaties.

In bezet gebied leidde de Duitse maatregel tot de stichting van een illegale steunverleningsorganisatie, de 'Zeemanspot', die de voorloper werd van de in latere bezettingsjaren als 'de bankier van het verzet' bekend geworden organisatie Nationaal Steunfonds (NSF).

DE 'MARNIX VAN ST. ALDEGONDE'
IN NOORD-AFRIKA

FORTUNA AAN BOORD

L. L. VON MÜNCHING



L. L. von Münching

Nederlandse koopvaardij schepen hebben tijdens de Tweede Wereldoorlog deelgenomen aan tal van bekende oorlogsoperaties. In de eerste, donkere jaren zien we ze optreden bij de evacuatie van Duinkerken en het vervoer van Franse vluchtelingen naar Engeland; later komen we hun namen tegen bij de terugtocht van de geallieerden uit Griekenland en van Kreta en bij de evacuatie van Singapore. Na 1942, als het getij begint te keren, blijven Nederlandse schepen deelnemen aan grote geallieerde operaties bij Noord-Afrika, op Sicilië en de Italiaanse kust, in Normandië en Zuid-Frankrijk en bij tal van eilanden in de Stille Oceaan. Een van de bekende namen in dit opzicht is de 'Marnix van St. Aldegonde' met

De 'Marnix van St. Aldegonde', een van de grote passagiersschepen van de Stoomvaart Maatschappij Nederland, werd tijdens de oorlog als troepentransportschip ingezet bij de landingen in Noord-Afrika.

kapitein H. W. Hettema als haar gezagvoerder. Dit passagiersschip van de Stoomvaart Maatschappij Nederland begon medio 1940 als troepentransportschip te varen voor het Britse *Ministry of War Transport*. Toen in oktober 1942 uit Loch Ewe en de Clyde vier aanvalskonvoien naar Noord-Afrika vertrokken, maakte de 'Marnix' deel uit van het derde konvooi, bestaande uit twaalf oorlogsschepen en negenendertig transportschepen. De groep

van de 'Marnix' bestond uit het vlaggeschip 'Karanja', een voormalig passagiersschip van de British India, en het passagiersschip 'Viceroy of India' van de P & O Line.

Een deel van de troepen die zich aan boord van de 'Marnix' bevonden, werd op 8 november ontscheept in Sidi Ferruch, ten westen van Algiers. Tijdens de ontscheeping deden enige Duitse vliegtuigen een hevige aanval, doch hun bommen misten doel. De troepen ondervonden vrijwel geen tegenstand en spoedig was de stad Algiers in geallieerde handen. Toen de 'Marnix' de haven van de stad was binnengevaren, deden Duitse vliegtuigen opnieuw een aanval, waardoor een Britse kruiser beschadigd werd.

Oo de avond van de 10de november verliet de

'Marnix' de haven van Algiers weer om in de vroege ochtend van de 11de te ankeren bij Bougie, ter hoogte van Kaap Aoka. De Franse bevelhebber van het hier gelegen fort wenste 'strikt neutraal' te blijven, waarop Hetteema opdracht gaf de haven binnen te lopen. Door deze snelle beslissing van de kapitein waren alle troepen ontscheept, toen de eerste Duitse vliegtuigen verschenen — waarbij kwam dat de schepen op de rede aanzienlijk heviger werden bestookt dan die in de haven.

Onafgebroken vielen de vliegtuigen aan en verscheidene bommen kwamen rondom de 'Marnix' in zee terecht, echter zonder schade aan te richten. Mede door het hevige afweervuur van het Nederlandse schip slaagden de



'Marnix' opgepikt en aan boord genomen. Was de dag al een beproeving geweest met de onophoudelijke luchtaanvallen, de nacht zou nog veel erger worden. In de duisternis, die toch al een gevoel van eenzaamheid en machteloosheid geeft, suisten vrijwel onafgebroken de bommen omlaag, zodat men in de haven en op de rede van Bougie spoedig niet veel anders meer zag dan brandende wrakken. Na de 'Cathay' en de 'Awatea' werden nu ook de 'Karanja', het luchtverdedigingsschip 'Tynwald' en het vrachtschip 'Glenfinlas' getroffen, terwijl de monitor 'Roberts' werd beschadigd. De 'Marnix', die in de beschuttende schaduw van de berg lag, werd niet ontdekt, hoewel de Duitse vliegtuigen voortdurend de omgeving

Boven: een kleine 'landing-craft personnel' langs zijde tot troepentransportschip omgebouwde 'Marnix van St. Aldegonde'. De foto werd gemaakt tijdens de landingen in Noord-Afrika in november 1942.



Duitse vliegers er niet in juist te richten. Het Britse passagiersschip 'Cathay' werd wel getroffen en vloog in brand.

Kapitein Hetteema vroeg de Britse admiraal toestemming naar Algiers terug te keren en, toen dat werd geweigerd, om een veiliger ankerplaats op te zoeken. Voor dit laatste kreeg hij wel verlof. Hetteema dacht die nieuwe ankerplaats te vinden bij Kaap Aoka, maar op weg daarheen ontdekte hij op vier mijl afstand van Bougie een hoge berg. Dit leek hem een prachtige plaats om de nacht door te brengen, omdat het schip hier van de landzijde af geheel aan het oog van de vijandelijke vliegers was onttrokken. De 'Marnix' kroop zo dicht mogelijk onder de kust.

De 'Marnix' kon een deel van de bemanning van de 'Awatea' aan boord nemen, nadat deze door bommen getroffen in de golven verdween. De gezagvoerder van het Britse schip dankt zijn Nederlandse collega.

Ook het troepentransportschip 'Awatea', dat op de rede van Bougie lag, kreeg toestemming de haven te verlaten — maar helaas te laat om haar lot nog te ontlopen. Het snelle schip, dat om zijn snelheid van drieëntwintig mijl de ere-naam 'Queen of the Tasman Sea' droeg, vormde het doelwit van een geconcentreerde aanval met bommen en luchttorpedo's en verdween weldra in de golven. De gezagvoerder en een deel van de opvarenden werden door de

afzochten naar nieuwe prooi. De bemanning hoorde in de verte de kanons en de mitrailleurs van de luchtafweer en zag aan de horizon de banen van de lichtspoomunitie. Hetteema, die verantwoordelijk was voor het behoud van zijn schip, wist dat hij zich bij een eventuele luchtaanval zou kunnen verweren met zijn luchtafweerkkanons en -mitrailleurs. Maar wat vermochten deze paar stukken tegen een geconcentreerde aanval van Ju-88-bommenwerpers en Heinkel He-111-torpedovliegtuigen? Er restte hem slechts één mogelijkheid: het schip verborgen houden voor de vijand. Men mocht niets doen dat de positie van het schip zou kunnen verraden. Vaak stonden de geschutbemanningen te popelen om het vuur te openen, maar ze moesten knarsetandend toezien hoe de Duitsers schip na schip vernielden.

Zo ging de nacht voorbij en nog maar nauwelijks gloorde de ochtendschemering of nieuwe zwermen Duitse vliegtuigen stortten zich op de geallieerde schepen. De reeds getroffen 'Karanja', die de 'Marnix' de afgelopen dagen voortdurend had vergezeld, werd opnieuw aangevallen, raakte in vlammen en brandde grotendeels uit. Toen het geheel licht was geworden, naderden eindelijk de eerste Spitfires. Maar daarmee was de strijd nog niet voorbij. Na enige uren kwamen de Duitse bommenwerpers in massale zwermen terug en barstte de hel opnieuw los. De *Luftwaffe* stelde alles in het werk om de overgebleven troepenschepen te vernietigen. Ook de 'Marnix', het enig overgebleven schip van de aanvalsgroep, kreeg het nu zwaar te verduren, doch Vrouwe Fortuna, die gedurende de gehele nacht haar handen beschermend boven het schip had gehouden, bleek nog aan boord te zijn. Hetteema, die al een etmaal op de brug had gestaan, week niet van zijn plaats. Zijn kalme en rustige leiding inspireerde de gehele bemanning tot een uiterste krachtsinspanning. Hij hield het hoofd koel. Vijf kwartier duurde deze laatste aanval, waarbij de Duitsers niet minder dan eenentwintig zware bommen afwierpen. Maar de 'Marnix' bleef behouden. Hoe hevig de aanvallen op het schip waren geweest, blijkt wel uit het munitieverbruik: honderd 12-ponder-granaten, duizend 40-mm-Bofors, achtduizend 20-mm-Oerlikon, tweeduizend lichte mitrailleurpatronen en tweeënveertig raketten.

VEERBOTEN OP DRIFT

L. L. VON MÜNCHING



U.S. Signal Corps

Verscheidene Nederlandse koopvaardijschepen hebben tijdens de oorlog aan bekende acties deelgenomen, doch er zijn twee Nederlandse handelsschepen die tijdens de oorlog méér dan eens van zich hebben doen spreken. Het waren de Kanaalboten 'Koningin Emma' en 'Prinses Beatrix' van de Stoomvaart Maatschappij Zeeland. Deze beide schepen kwamen in de zomer van 1939 in de vaart tussen Vlissingen en Harwich; zij waren 4135 brt groot en uitgerust met Sulzermotoren van 12.500 pk, konden zij een snelheid ontwikkelen van 24,5 mijl, waardoor zij tot de snelste Kanaalboten behoorden.

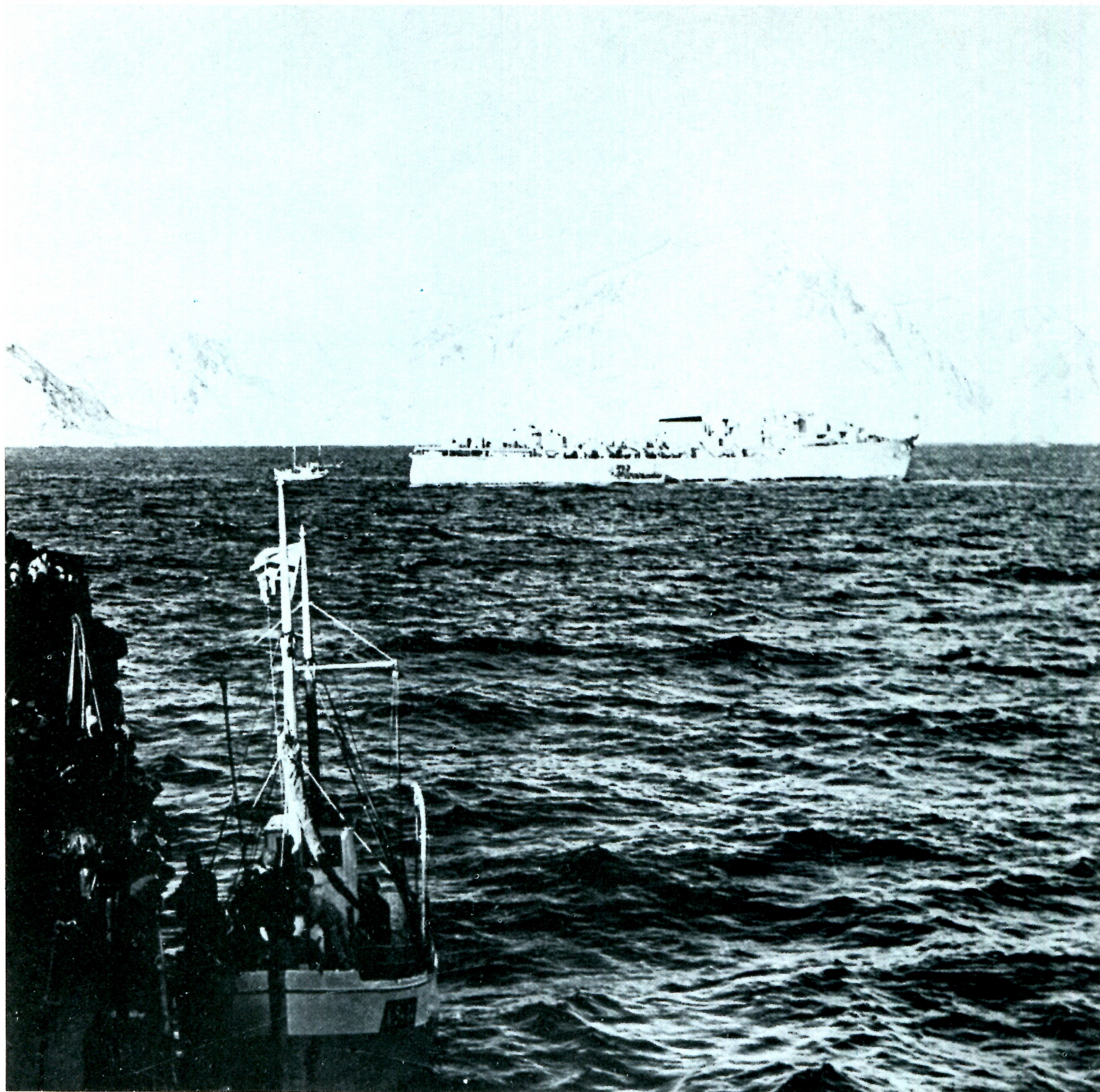
Na de oorlogsverklaring van Engeland en Frankrijk aan Duitsland op 3 september 1939

De Nederlandse Kanaalboten 'Prinses Beatrix' en 'Koningin Emma' (rechts), omgebouwd voor het vervoer van troepen en landingsboten, in konvooi op weg naar Noord-Afrika met aan boord troepen bestemd voor Operatie 'Torch'.

moest de dienst al spoedig worden gestaakt en beide schepen moesten worden opgelegd in Vlissingen. Bij de Duitse inval op 10 mei 1940 werden zij met spoed voor de vaart gereedgemaakt en met een kernbemanning naar Engeland gezonden. Op 17 mei 1940 werden zij door het Britse *Ministry of War Transport* gecharterd en eerst gebruikt om in Engeland aanwezige Franse troepen naar hun vaderland terug te brengen en op de thuisreis Britse troepen uit

Frankrijk mee te nemen. Zij maakten verscheidene reizen tussen Engeland en Frankrijk en na afloop daarvan werd met Britse troepen een trip gemaakt naar IJsland.

In september 1940 nam de Britse admiraliteit beide schepen over. Men was in Engeland begonnen met de opleiding van commando-troepen; voor het uitvoeren van commando-raids op de door de vijand bezette kusten moest men beschikken over kleine, snelle schepen, die landingsvaartuigen aan boord konden nemen, evenals een groot aantal troepen en hun uitrusting. Beide schepen werden te Belfast verbouwd; daarna konden zij zes LCA's en twee LCM's (typen landingsvaartuigen) aan boord nemen. Zij werden bewapend met twee kanons



L. L. von Münching

van 12 cm, twee mitrailleurs van 40 mm en enkele van kleiner kaliber. Op 14 januari 1941 werd HMS 'Queen Emma' (dus met verengelse naam) als eerste in dienst gesteld; het zusterschip HMS 'Princess Beatrix' volgde op 22 januari. Nadat zij enige tijd hadden geoefend, met commandotroepen in de Schotse wateren, werd begin maart 1941 besloten een raid met codenaam *Claymore* uit te voeren op de Lofoten (Noord-Noorwegen). De raid was een volkomen succes; men keerde terug met 213 krijgsgevangenen Duitsers en 314 Noorse vrijwilligers.

Van begin oktober 1941 tot medio februari 1942 waren beide schepen te Freetown gebaseerd, waar zij aan enkele acties deelnamen.

In augustus 1942 kwamen beide schepen wederom in actie, nu bij operatie-*Jubilee*, de raid op Dieppe.

Nadat zij weer korte tijd waren ingeschakeld bij de opleiding van commandotroepen in de Schotse wateren, gingen beide schepen eind oktober 1942 in konvooi KMF 1 op weg naar Noord-Afrika. Zij namen deel aan de landingen in Noord-Afrika (operatie-*Torch*) en daarna werd besloten dat beide schepen voorlopig in het westelijk deel van de Middellandse Zee zouden blijven. Tezamen met nog twee voormalige Britse Kanaalboten voeren zij in het *Moonlight squadron*, dat was ingezet bij de bevoorrading van Amerikaanse troepen in Tunesië en voornamelijk 's nachts voer in verband

met het luchtgevaar. Daarna nam HMS 'Queen Emma' nog deel aan de verovering van Pantelleria op 11 juni 1943.

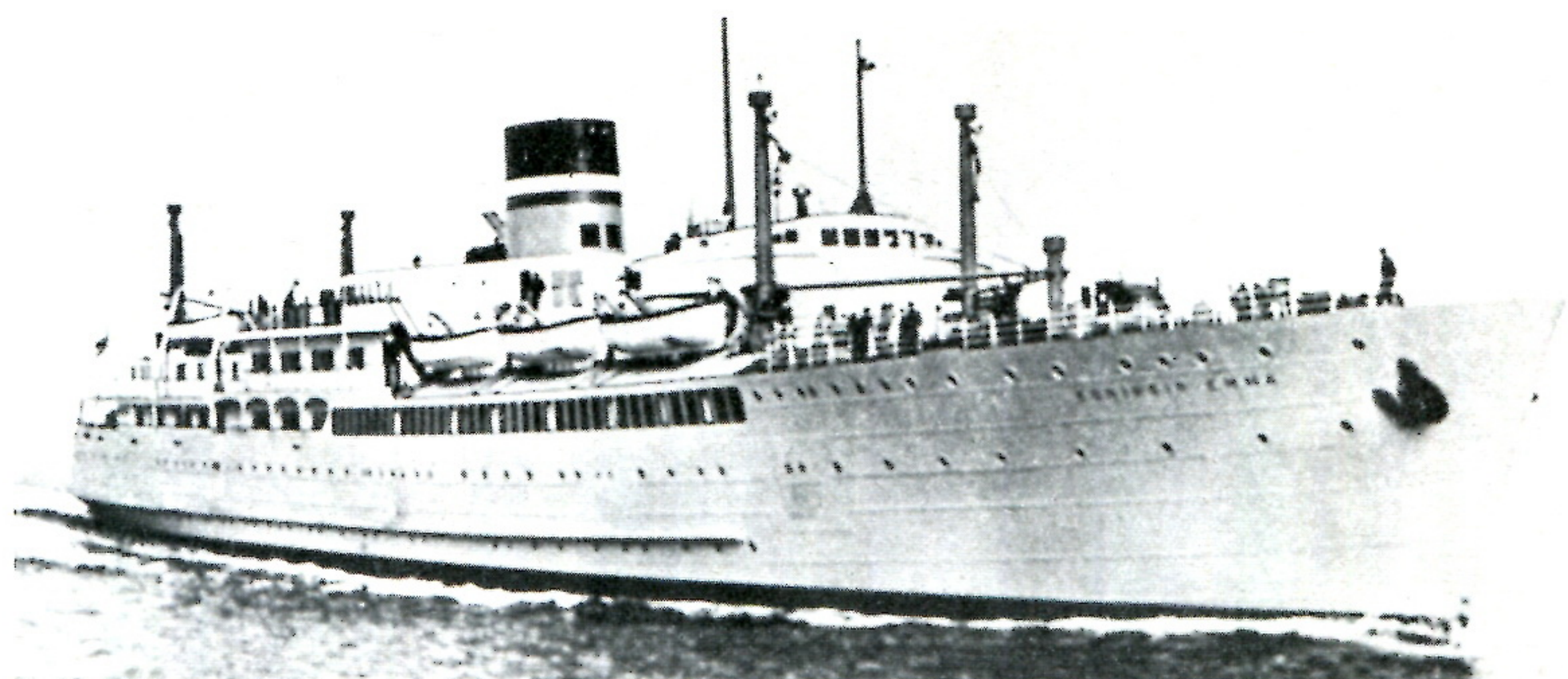
De invasie op Sicilië (operatie-*Husky*) was de volgende actie waaraan beide schepen deelnamen, doch hierbij werd de 'Queen Emma' ten gevolge van een Duitse luchtaanval beschadigd. Zij fungeerde daarna nog enige tijd als normaal troepentransportschip.

Op 27 oktober van dat jaar was het schip op de Clyde terug voor herstel. De 'Princess Beatrix' bleef nog enige tijd in de Middellandse Zee en nam onder meer deel aan operatie-*Blackcock* bij Kaap Scarletta en vervolgens aan de aanvoer van geallieerde troepen naar Salerno. Na de capitulatie van Italië vervoerde zij grote aan-

Links: de eerste grote offensieve actie waaraan de Nederlandse Kanaalboot deelnamen, was Operatie 'Claymore', in maart 1941 op de Noorse kust. Dit is een van de schepen, met op de voorgrond een Britse torpedobootjager.

Rechts: de 'Koningin Emma' tijdens haar proefvaart in mei 1939. Evenals de 'Prinses Beatrix' was deze Kanaalboot van een nieuw type, dat duidelijk van eerdere afweek.

Rechtsonder: het embleem van de 'Koningin Emma' (voor de duur van de oorlog omgedoopt in 'Queen Emma') met vermelding van alle geallieerde acties waaraan het schip in de Tweede Wereldoorlog heeft deelgenomen.



600 METER... STOP... VUUR!

Een zoeklicht vlak onder het licht cirkelde even rond ons, tevens de vormen van een aantal escortevaartuigen silhouetterend, die in een kring om het licht heenvoeren. E-boten (Enemy-motor-boat). Daar zagen wij ze door de kijker, donkere schimmen. Daarachter twee, drie grotere vormen bij elkaar gestopt liggend, met een licht op het water schijnend, bezig met het oppikken van overlevenden. Wat een kans om daar een torpedo midden in te jagen. De meest onaangename verrassing die wij ze konden geven. Vijftienhonderd meter!

Dichterbij.

Meter voor meter kroop de 202 dichterbij: stop, langzaam vooruit, stop, langzaam vooruit.

Zeshonderd meter!

Weer schoot een E-boot voor ons over, op zeshonderd meter afstand. Op zeshonderd meter daarachter lagen de gestopte schepen.

'Genoeg, Bommezijn, vuur maar af.'

Met uiterste nauwkeurigheid richtte hij zijn richttoestel.

'Opgepast.'

'Vuur!'

Hij trok aan de afvuurhandle, doch niets gebeurde. De torpedoman gaf een klap met een houten hamer op de slagpin van de afvoerinrichting bij de buis. Niets. Wij zeiden het een en ander.

Maar een torpedo heeft soms nog meer kuren dan een vrouw.

(Uit: 'Vannacht varen de Hollanders', door Hans Larive — Amsterdam 1950)



tallen geallieerde soldaten van Noord-Afrika naar Zuid-Italië en daarna werd nog deelgenomen aan operatie-*Shingle*, de landing bij Anzio. Voorts nam de 'Princess Beatrix' nog deel aan de bezetting van Corsica door de geallieerden. Na Franse en Poolse troepen naar de oostkust van Italië te hebben gebracht, werd het schip ingeschakeld bij het transport van troepen naar Zuid-Frankrijk, operatie-*Draagoon*. Pas na afloop daarvan keerde het schip naar Engeland terug en op 1 september 1944 meerde het weer op de Clyde. In de Middellandse Zee waren 42.755 mijl afgelegd en 26.142 man vervoerd.

Intussen had men in Engeland de 'Queen Emma' gereedgemaakt om deel te nemen aan

de invasie in Europa; zij maakte daarbij drie-enveertig reizen over het Kanaal, legde 20.000 mijl af en vervoerde circa 30.000 man.

Op 25 februari 1945 vertrok de 'Princess Beatrix' naar het Verre Oosten na te zijn ingericht voor verblijf in de tropen. Op 15 juli arriveerde het schip te Trincomalee (op Ceylon); de 'Queen Emma' onderging een soortgelijke verbouwing en vertrok op 5 mei 1945 met dezelfde bestemming.

Na de capitulatie van Japan namen beide schepen deel aan de bezetting van Penang (operatie-*Jurist*) en daarna werden troepen vervoerd. Hierbij werd de 'Queen Emma' nogmaals beschadigd, nu door een akoestische mijn, doch deze schade werd te Singapore hersteld. Na

nog enkele reizen met Brits-Indische troepen te hebben gemaakt naar Indonesië, keerden beide schepen begin 1946 uit Indonesië naar Engeland terug, waarna zij door de Britse admiraliteit werden vrijgegeven.

In april 1946 waren beide schepen te Vlissingen terug. Zij werden door de Koninklijke Mij. De Schelde aldaar weer ingericht voor hun vredestaak. Begin 1948 konden zij de diensten hervatten, nu tussen Hoek van Holland en Harwich. Nog twintig jaar hebben zij op deze route dienst gedaan; juist voor de jaarwisseling 1968—1969 werden zij voor de sloop verkocht naar België. Nimmer had de Nederlandse handelsvloot twee schepen die zich op een dergelijke staat van dienst konden beroemen.

DE OUWE ZIET EEN HAKENKRUIS

WOLF KIELICH

NIET MEER NODIG

De 'Zwaardvisch', opnieuw weggedoken, bevond zich slechts enige minuten op 70 m diepte, toen volkomen onverwachts de hel boven hen leek los te breken. Binnen de minuut explodeerden, vlak boven het voorschip, veertien tot achttien dieptebommen.

De lichten vielen uit, overal brak glas, het gyrokompas sloeg stuk, kurk en verf kwamen naar beneden, klinknagelverbindingen in de romp begonnen te lekken, door kortsluiting ontstond plotseling een, gelukkig snel bedwongen, brand in de centrale.

De kok kwam speciaal vragen: 'Commandant, moet ik nog aardappelen jassen?' Goossens antwoordde: 'Ja, ik heb best trek in een warm maal straks.' Waarop een soort onbestemd gemompel hoorbaar werd, dat het toch wel niet meer nodig zou zijn. Maar vlak daarop zaten allen hun portie, niet zo smakelijk uitzienende aardappelen te schillen.

(Uit: 'Zij vochten op de zeven zeeën', door K. W. L. Bezemer — Zeist 1960)

want De Boon is een nauwgezet man. Maar voorlopig zegt Goossens slechts om de zoveel seconden: 'Op periscoop! Op, op, op! Stop!... Neer periscoop!'

Pas vier minuten na het torpedoalarm is hij zeker van zijn zaak en klinkt in de doodse stilte zijn stem: 'Doel is een onderzeeboot. Ik zie hem in deze peiling. De hoek van inzien is twee streken over stuurboord. Afstand twee mijl. Neer periscoop!' Terwijl het instrument omhoogzakt, zakt de commandant mee, tot hij bijna op de vloer ligt. Geen seconde wil hij onbenut laten en hij richt zich pas weer op als het daglicht uit de oculair verdwenen is.

Een onderzeeboot dus! Maar is het ook werkelijk de verwachte vijand? De oudste officier, luitenant-ter-zee 2de klasse J. van Dapperen, staat klaar met de verkenningsboekwerken. Daar staan ze allemaal in, de silhouetten van Japanse, Duitse, Amerikaanse, Engelse onderzeeboten — en ze lijken allemaal op elkaar. Veel tijd om te aarzelen is er niet. 'Dit zou hem kunnen zijn', beslist Goossens. 'Een mof van het 1600-ton-type.' Maar zeker is hij nog allerminst.

In sluipvaart nadert de 'Zwaardvisch' het doel. Alles is gereed voor de aanval. De voorhoud-

hoek is berekend: zeventien en een halve graad; de trim zit goed in de boot; er wordt nauwkeurig diepte gehouden. Goossens gaat nu over op de naaldperiscoop, die minder zog maakt, maar waardoor hij ook minder kan zien. 'Op!... Neer!' Hij kan maar een paar seconden kijken. 'Op!... Neer! Pen uit!' Het zweet stroomt over het gezicht van de commandant. 'Op!... Verdomme, ik zie een hakenkruis! Zet hem op de voorhoudhoek... Klaar? VUUR!'

Zesmaal veert de boot achteruit, als zes torpedo's de lanceerbuisen verlaten en geruisloos hun weg naar het doel beginnen. Achthonderd meter moeten zij afleggen — dat duurt veertig seconden, een eeuwigheid. Het is muisstil in het schip. Zestig paar oren luisteren. De commandant zit met gesloten ogen gehurkt achter de neergelaten periscoop. Kwartiermeester Claus telt de seconden: 'Veertig... eenenveertig... tweeënveertig...' Een doffe explosie! 'Op periscoop!', zegt de commandant. Dan trekt hij Van Dapperen aan zijn mouw: 'Kijk! Vlug!' De oudste officier ziet binnen zeventien seconden na de explosie de U-Boot met de staart omhoog onder water verdwijnen.

Zo is dan op twintig mijl ten noorden van Rembang de 'U 168' aan haar einde gekomen. Het was een schip van het type IX C 40, een oceaanboot met een actieradius van een halve aardomtrek en een waterverplaatsing van 1144 ton (en dus niet 1600 ton zoals Goossens aanvankelijk dacht). Drieëntwintig man zijn met de 'U 168' ten onder gegaan. Zeventwintig anderen, onder wie commandant Helmuth Pich, worden door de 'Zwaardvisch' opgepikt. Er is echter aan boord van een onderzeeboot weinig ruimte voor ongenode gasten en daarom besluit Goossens tweeëntwintig Duitsers over te geven aan een Javaanse vissersprauw, die kort na de aanval toevallig gepraaid kon worden. Helmuth Pich, zijn hoofd machinekamer, de torpedo-officier, de dokter en een gewonde matroos blijven aan boord van de 'Zwaardvisch' en mogen, voor zij als krijgsgevangenen te Fremantle aan land worden gezet, nog twee weken lang de rest van de patrouilletocht van de 'Zwaardvisch' meemaken, waarbij zij er getuige van zijn hoe de Nederlanders nog een kustvaarder van 500 ton, een vrachtschip van 2000 ton en een Japanse mijnenlegger tot zinken brengen en een tweede Japanse mijnenlegger ernstig beschadigen.

'Een bewonderenswaardig agressieve en schitterend uitgevoerde patrouille', met deze woorden complimenteert admiraal Fife commandant en bemanning van de 'Zwaardvisch' bij een grootse ontvangst te Fremantle.

5 oktober 1944 — 6 uur 's morgens. Aan boord van de 'Zwaardvisch', die ongeveer vijfenzeventig mijl ten westen van Surabaja voorzichtig heen en weer kruist onder het kalme oppervlak van de Javazee, wordt de wacht afgelost. Terwijl de afkomende wacht gaat eten en zich gereedmaakt voor de kooi, neemt luitenant-ter-zee 2de klasse S. van Ravesteyn ('de Raaf') zijn positie in aan de periscoop.

De 'Zwaardvisch', de nieuwste aanwinst van de Onderzeedienst der Koninklijke Marine, heeft op 26 september de Australische haven Fremantle verlaten met de opdracht een patrouille uit te voeren in de Javazee. Behalve het in brand schieten van een kleine Japanse tanker, is er in de afgelopen acht dagen niet veel bijzonders gebeurd, maar de commandant, luitenant-ter-zee 1ste klasse H. A. W. Goossens, verwacht dat deze dag weer eens wat actie zal brengen. Dank zij het feit dat de Amerikaanse inlichtingendienst er reeds geruime tijd geleden in is geslaagd de Japanse code te breken, heeft hem een 'burn signal' (een sein dat onmiddellijk na decodering verbrand of vernietigd moet worden) bereikt, waarin wordt gemeld dat een Duitse onderzeeboot de nacht tevoren Batavia heeft verlaten met bestemming Surabaja. Duels tussen onderzeeboten komen betrekkelijk weinig voor. Niettemin is het Nederlandse onderzeeboten in deze oorlog al tweemaal gelukt vijandelijke soortgenoten tot zinken te brengen. Op 28 november 1941 torpedeerde de 'O 21' onder commando van Van Dulm in de Middellandse Zee de 'U-95' en veertien maanden later bracht de 'Dolfijn', met Van Oostrom Soede als commandant, in hetzelfde strijdgebied de Italiaanse onderzeeboot 'Malachite' tot zinken. Zal de 'Zwaardvisch' nu de kans krijgen het 'driemaal is scheepsrecht' waar te maken?

Om 6.41 uur verstarren vrijwel tegelijkertijd de officier van de wacht aan de periscoop en sergeant-telegrafist Hoeymans aan de geruispeiler. Een minuut later grijpt Goossens zelf de periscoop. 'Torpedoalarm', zegt hij rustig. Zoemers wekken de weinigen die nu al slapen. De mannen springen uit hun kooien, schieten broek en schoenen aan en rennen naar hun post.

Vanuit de centrale vibreert nu de spanning tot in de verste uithoeken van de 'Zwaardvisch'. Harten kloppen sneller, ogen richten zich strak op de instrumenten, vingers klemmen zich om de handels. Wat gebeurt er boven water? Kwartiermeester De Boon zit over het oorlogsdagboek gebogen om alles te noteren wat de commandant gaat zeggen, vloeken inclusief,